CN

Rapport annuel 2001

# Jusqu'où le CN peut-il aller?

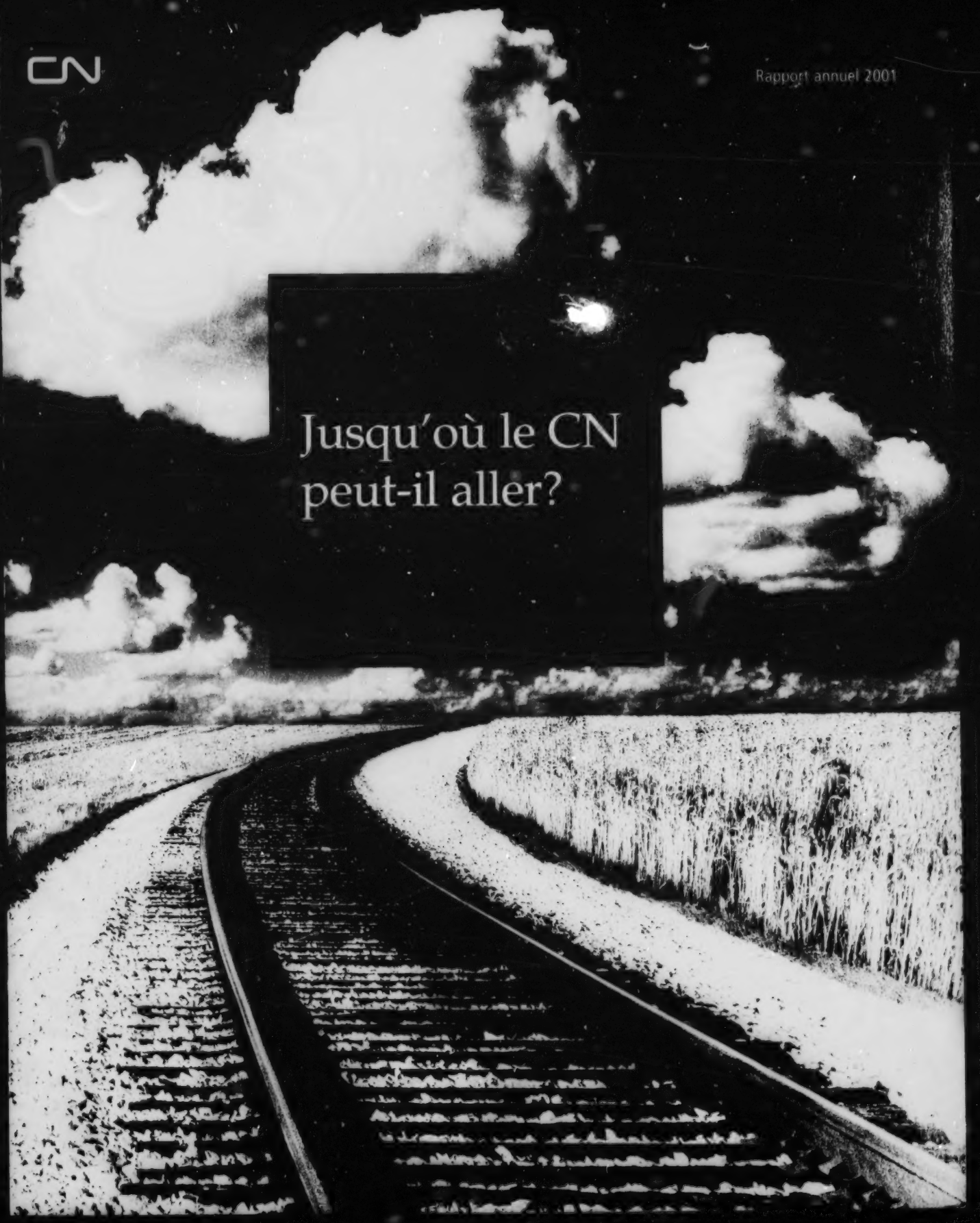


Table des matières


1 Survol de l'année 2001
18 Message de Paul M. Tellier
19 Tableau récapitulatif des données financières
22 Jusqu'où le CN peut-il aller?
24 Message de David McLean
25 Aller plus loin pour nos collectivités
28 Profil du CN
30 Glossaire
31 Section financière – PCGR aux États-Unis
67 Section financière – PCGR au Canada
103 Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN
111 Prix d'excellence du Président
112 Conseil d'administration
114 Haute direction
115 Avis aux actionnaires et aux investisseurs


# Le voyage est loin

*Sauf indication contraire, toutes les données financières contenues dans le présent rapport sont exprimées en dollars canadiens et établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis.*

« Jusqu'où le CN peut-il aller? » C'est une bonne question que l'on nous pose souvent.

Nos six premières années ont été fructueuses. Mais tout ça, c'est du passé. C'est sur l'avenir que nous concentrons maintenant nos efforts. Sur la façon dont nous pouvons accroître notre chiffre d'affaires tout en continuant de réduire les coûts. Sur la façon de renforcer l'avantage concurrentiel et d'élargir la portée de nos clients. Sur la façon de continuer à offrir à nos actionnaires un meilleur rendement sur leur investissement.

Tout le monde veut savoir jusqu'où nous pouvons réellement aller.

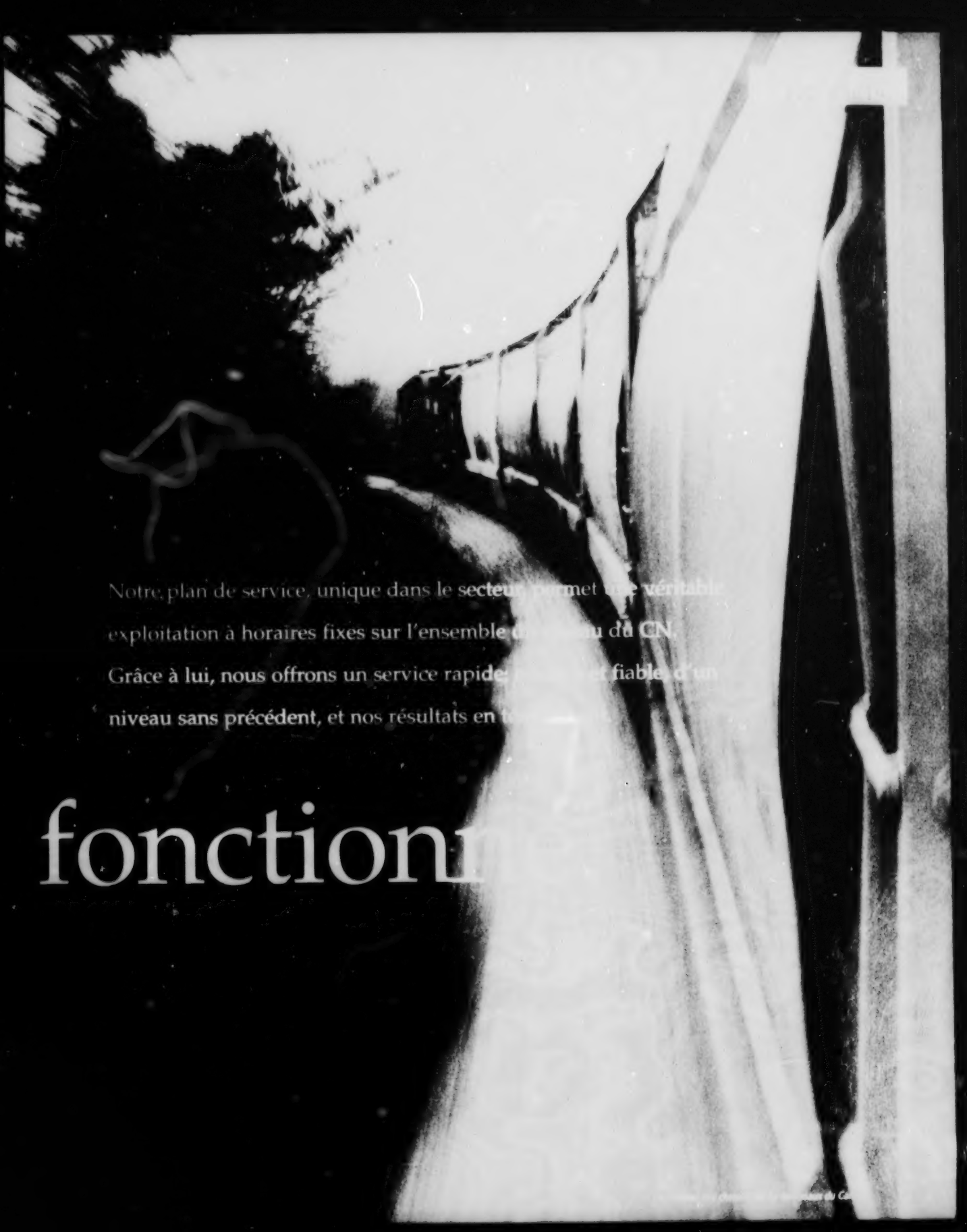
Voici notre réponse :

# d'être terminé.

Nous pouvons aller beaucoup plus loin, pour nos clients, notre personnel et nos actionnaires, et c'est ce que nous faisons.

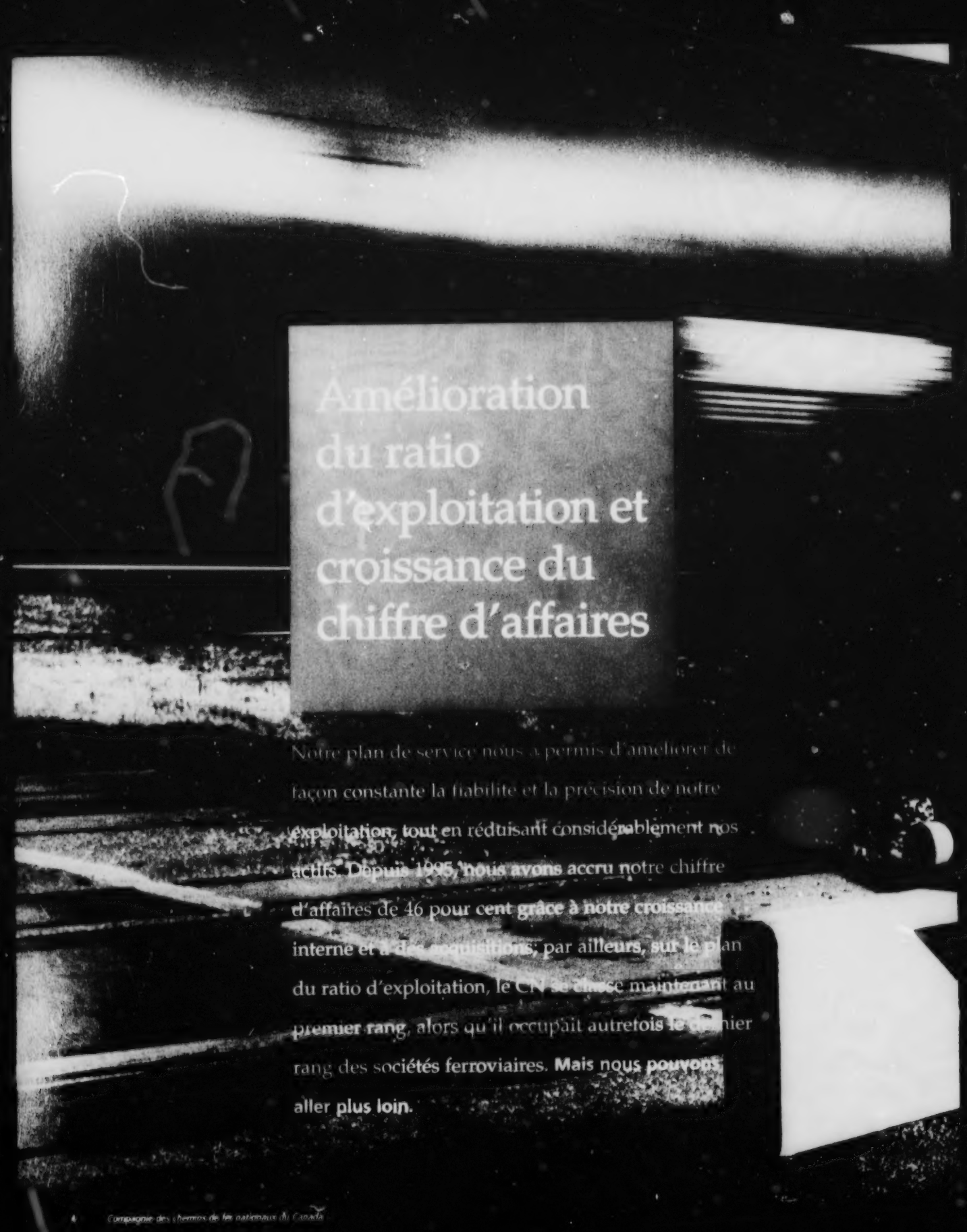
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

# Le plan



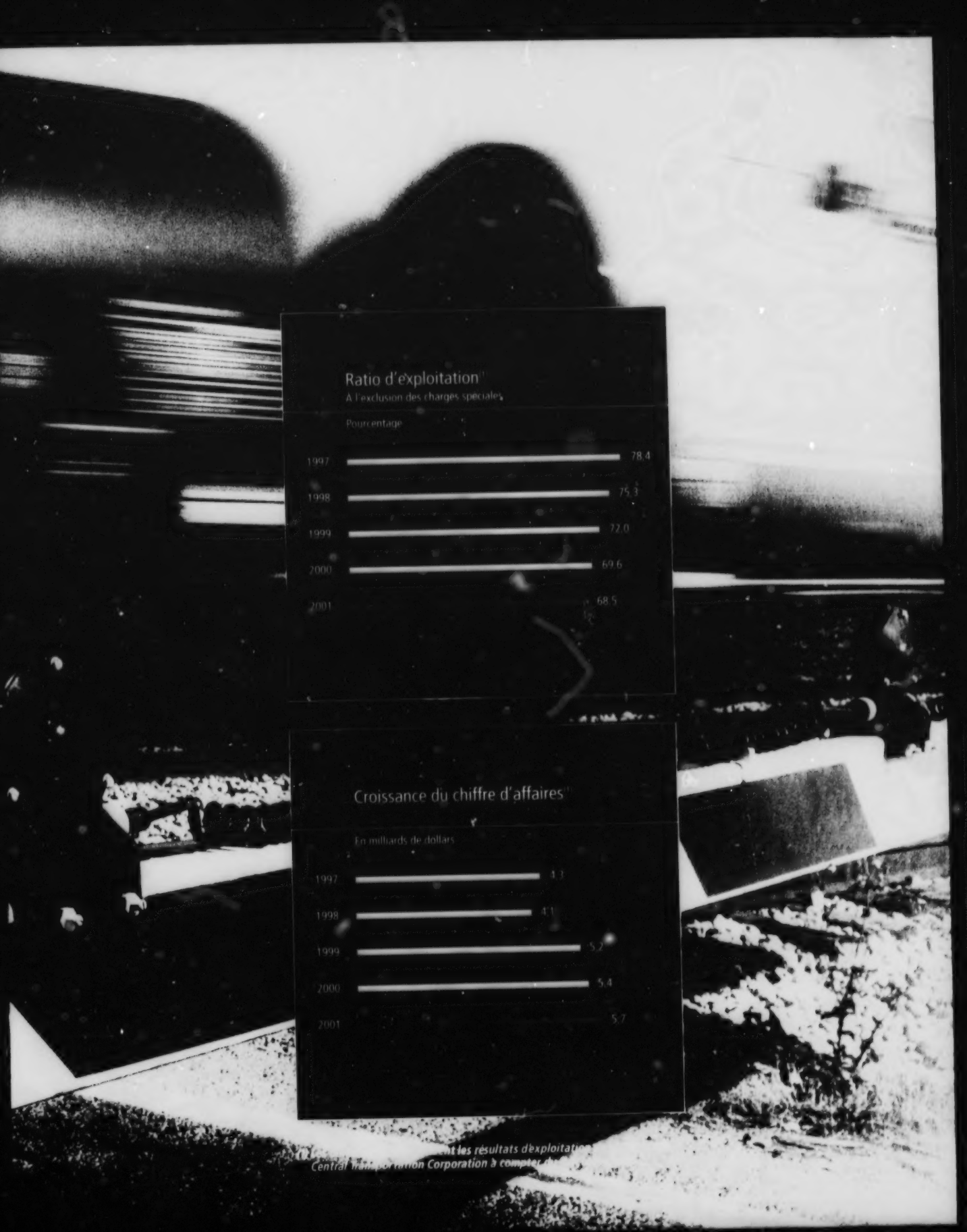
Notre plan de service, unique dans le secteur, permet une véritable exploitation à horaires fixes sur l'ensemble du réseau du CN. Grâce à lui, nous offrons un service rapide et fiable, d'un niveau sans précédent, et nos résultats en

fonction

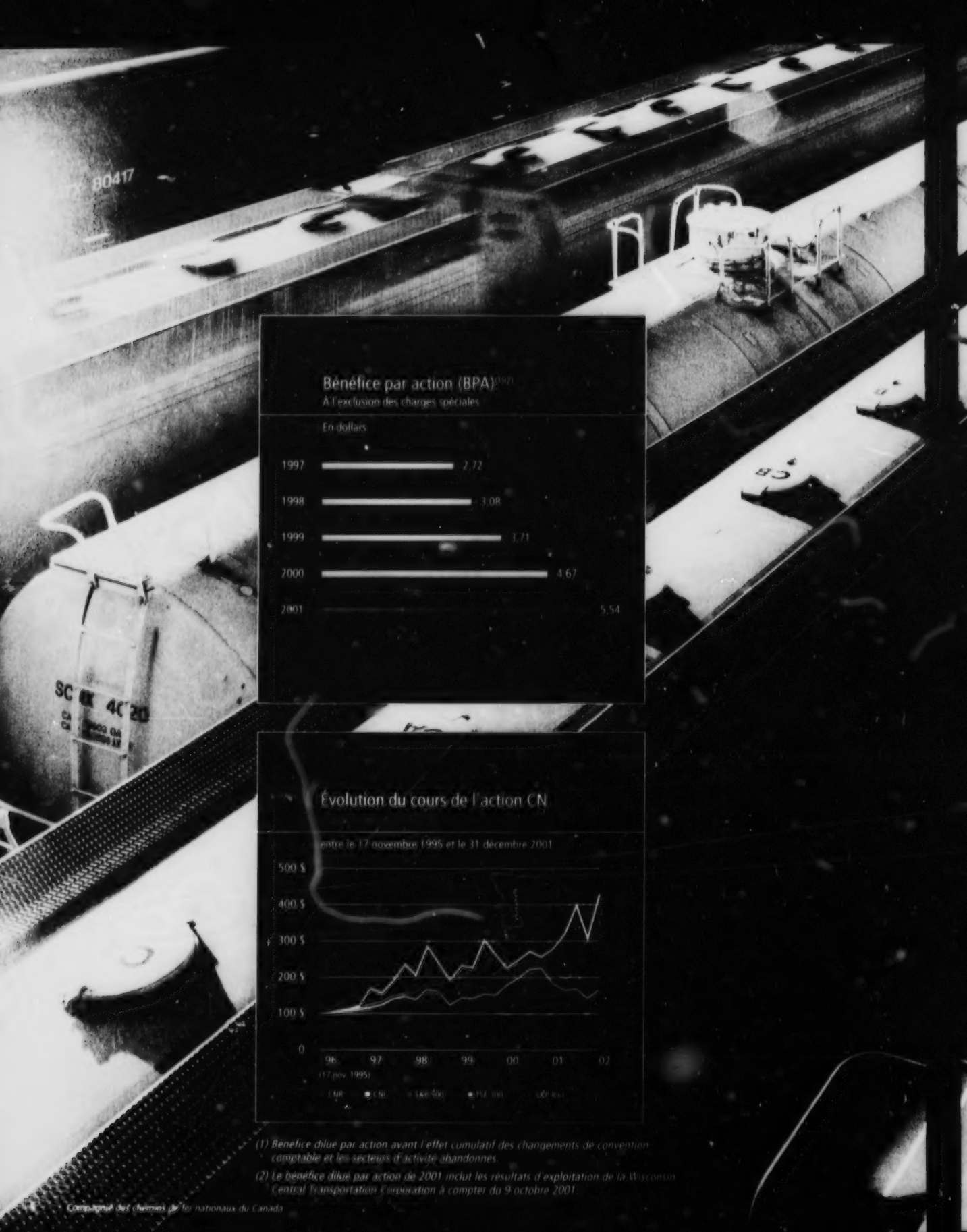


# Amélioration du ratio d'exploitation et croissance du chiffre d'affaires

Notre plan de service nous a permis d'améliorer de façon constante la fiabilité et la précision de notre exploitation, tout en réduisant considérablement nos actifs. Depuis 1995, nous avons accru notre chiffre d'affaires de 46 pour cent grâce à notre croissance interne et à des acquisitions; par ailleurs, sur le plan du ratio d'exploitation, le CN se classe maintenant au premier rang, alors qu'il occupait autrefois le dernier rang des sociétés ferroviaires. Mais nous pouvons aller plus loin.




*...nt les résultats d'exploitation...*
*Central ...portation Corporation à compter ...*

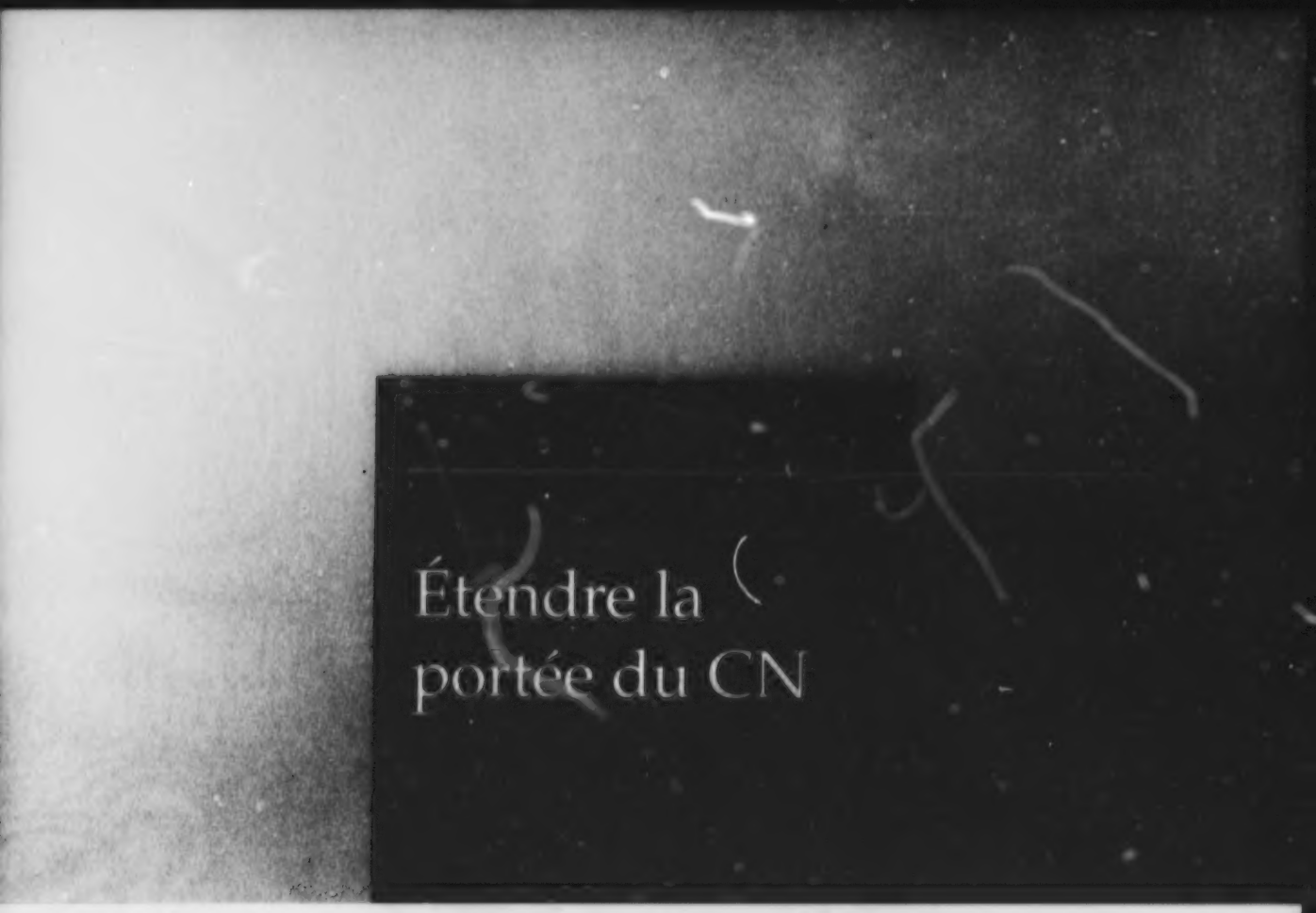



*(1) Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable et les secteurs d'activité abandonnés.*

*(2) Le bénéfice dilué par action de 2001 inclut les résultats d'exploitation de la Wisconsin Central Transportation Corporation à compter du 9 octobre 2001.*

# Croissance du BPA et évolution du cours de l'action

...ier appel public à l'épargne, le CN ...efforcé d'obtenir une croissance *rentable*, ...ulement en comprimant ses coûts et en ...t son efficacité, mais également en visant des ...s d'exploitation de qualité supérieure et un ...e de plus grande valeur. Selon nous, le résultat ...ces efforts est évident : une amélioration du bénéfice ...ar action ainsi que la croissance du cours de l'action du CN qui a systématiquement surpassé celle des autres entreprises du secteur et des principaux indices boursiers. Mais nous pouvons aller plus loin.

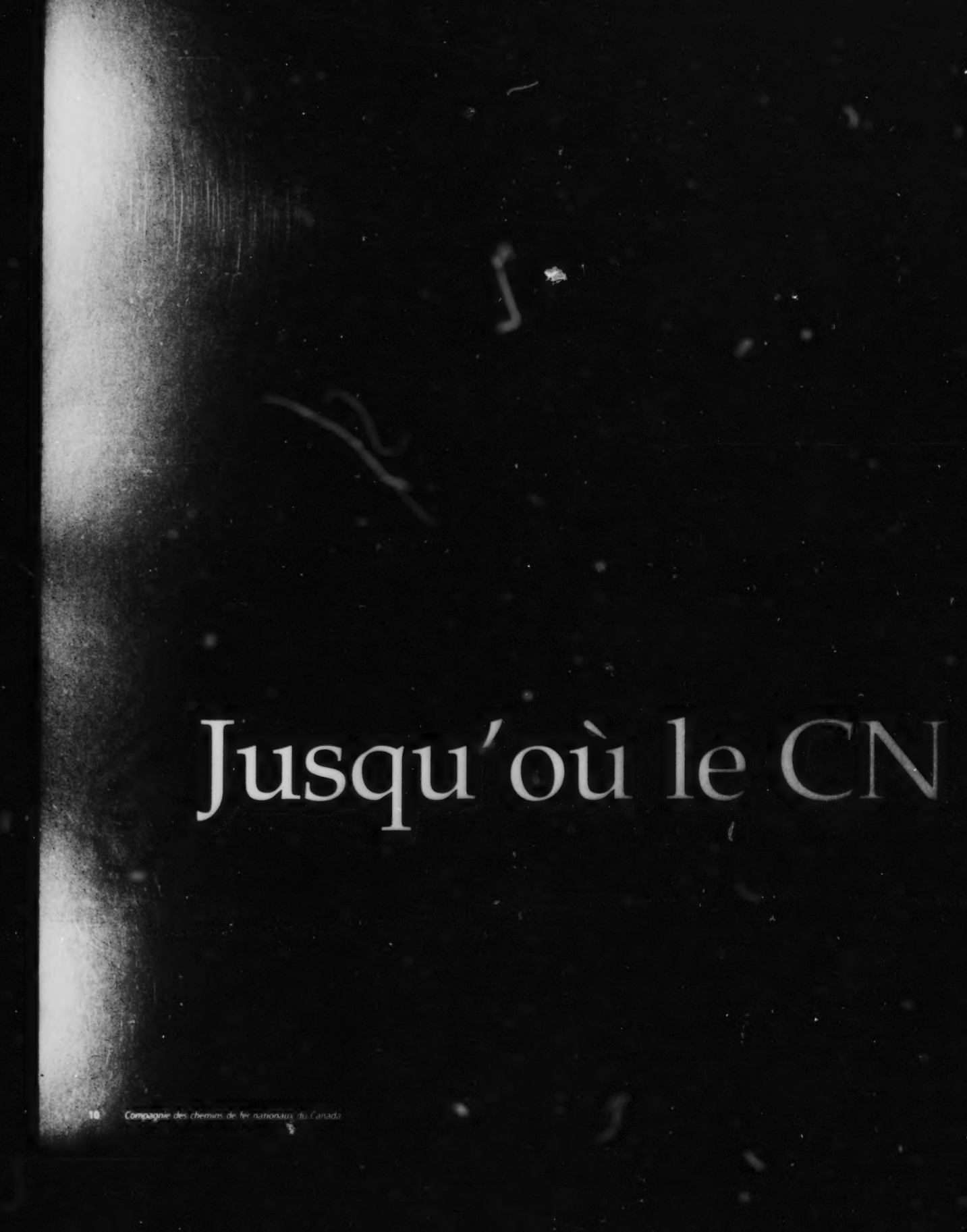


# Étendre la portée du CN

Nous travaillons à bâtir le chemin de fer que nous avons imaginé en cherchant, inlassablement et avec toute notre énergie, à étendre notre réseau et nos services par des acquisitions et des alliances. L'extension de notre portée nous permet d'offrir une plus grande valeur à nos clients – ce qui finit par augmenter notre valeur pour nos actionnaires.

**Mais nous pouvons aller plus loin.**

Tout en leur livrant une vive concurrence, le CN collabore étroitement avec d'autres chemins de fer pour trouver de nouvelles façons de servir les clients, de réduire les coûts et d'accroître le chiffre d'affaires.


Jusqu'où le CN

# peut-il aller?

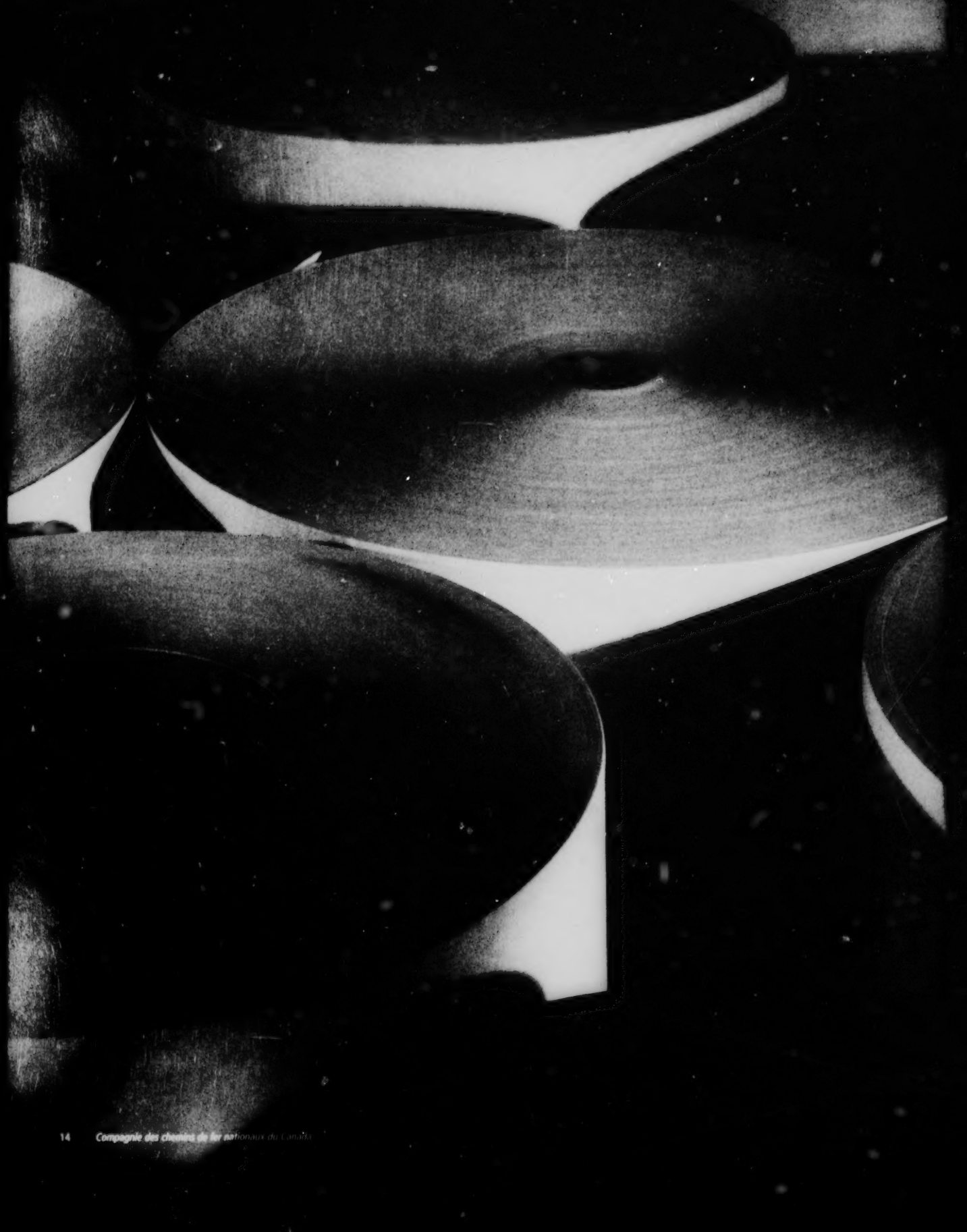
Nous sommes maintenant déterminés à passer au niveau supérieur sur le plan de la performance, à amener nos clients plus loin qu'ils ne l'auraient jamais cru possible pour un chemin de fer.

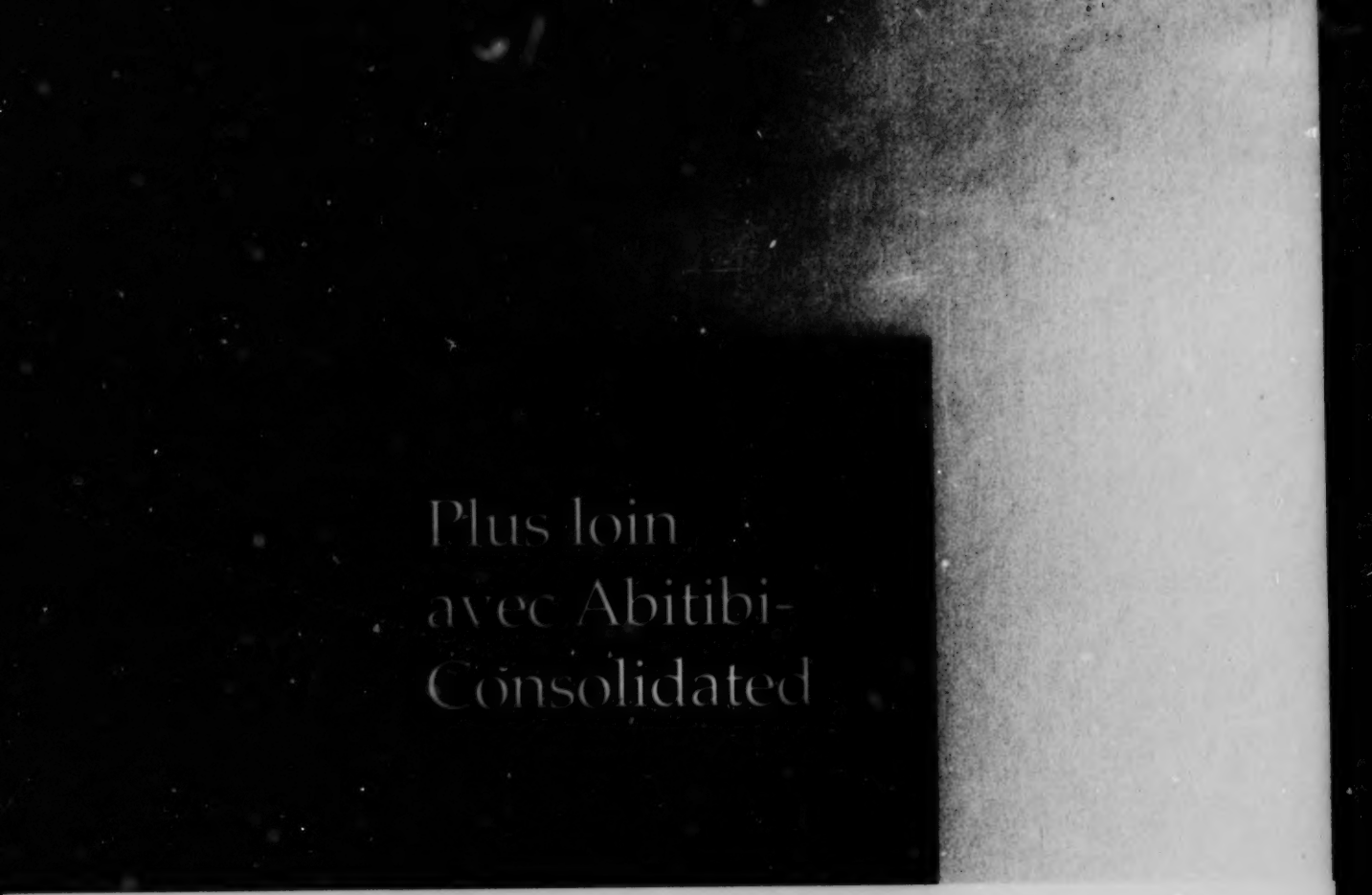
# Plus loin avec la Commission canadienne du blé

Jusqu'à récemment, soit il y a deux ans, la Commission canadienne du blé avait recours à des navires de haute mer pour acheminer les produits destinés à ses clients mexicains, une combinaison multimodale complexe – train vers le port de départ, navire vers le port de destination et camion vers les installations des clients.

Le CN a trouvé un meilleur moyen. Grâce à notre plan de service et à notre réseau nord-sud nord-américain, nous sommes en mesure d'offrir un service par transporteur unique fiable et sans rupture du point d'origine au point de destination. Nos wagons-trémies en aluminium, le repérage des expéditions sur le Web et notre service juste à temps ont fait du rail l'option idéale pour améliorer les temps de parcours et la gestion des stocks.

Au bout du compte, tout le monde y gagne. Expéditeurs et destinataires bénéficient d'un nombre réduit de transbordements, favorable au maintien de la qualité de leurs produits, et le CN a pu remplacer le transport sur courte distance jusqu'au port par du trafic sur longue distance plus avantageux sur le plan des produits d'exploitation. Le volume que le CN transporte pour le compte de la Commission canadienne du blé a été multiplié par 20 entre 1999 et 2001, et on peut s'attendre à d'autres possibilités de croissance pour ce type de service vers le Mexique.



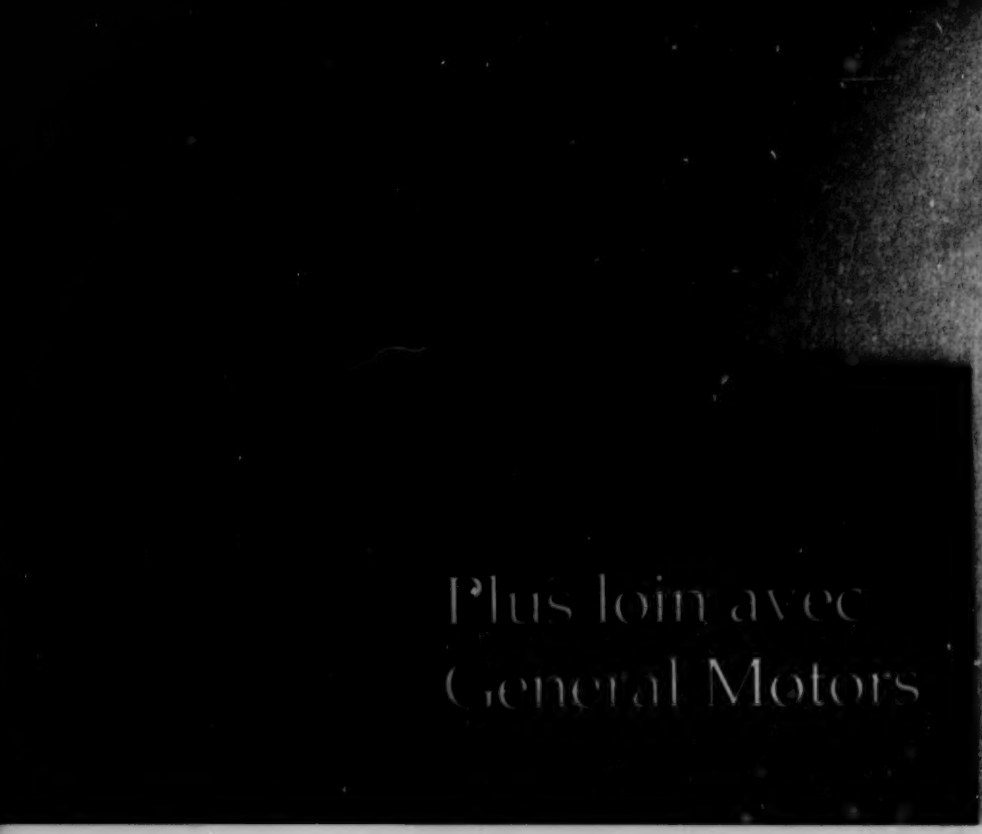


# Plus loin avec Abitibi-Consolidated

La société Abitibi-Consolidated est le plus important client du CN dans le secteur des produits forestiers. Elle expédie du papier à de grands éditeurs et imprimeurs commerciaux dans le monde entier. Depuis 1999, le CN et Abitibi-Consolidated unissent leurs efforts pour trouver des possibilités d'augmenter le volume des expéditions ferroviaires.

Le rail présente des avantages naturels sur le plan des coûts pour le trafic sur longue distance en acheminant des wagons qui peuvent contenir, selon le produit transporté, jusqu'à 85 tonnes métriques : tant le CN que Abitibi-Consolidated en ont retiré des avantages économiques.

Dernièrement, Abitibi-Consolidated et le CN ont renouvelé leur engagement à poursuivre cet effort conjoint afin d'augmenter au maximum le volume d'expéditions ferroviaires.



# Plus loin avec General Motors

**À titre de partenaire en logistique de GM sur le marché extrêmement concurrentiel des pièces de rechange, Schneider Logistics cherchait le nec plus ultra pour le maillon ferroviaire de sa chaîne de distribution. Elle s'est adressée au CN et à son service de la Logistique de la chaîne d'approvisionnement.**

Les envois ferroviaires partent de Flint, au Michigan, où se trouve le centre de distribution de pièces de GM, vers douze points de distribution dans l'ensemble des États-Unis. Au centre de Flint même, des spécialistes de la Logistique du CN s'occupent de la gestion quotidienne des activités ferroviaires, en collaboration avec Schneider Logistics et en liaison avec d'autres transporteurs ferroviaires, afin d'obtenir un rendement maximal.

Outre la rémunération de base, la Logistique de la chaîne d'approvisionnement du CN peut recevoir des primes liées à l'amélioration continue de l'utilisation des actifs, des temps de séjour et de l'approvisionnement en wagons. Les produits d'exploitation du CN ont systématiquement progressé depuis l'entrée en vigueur de cette entente il y a deux ans. Et GM vient tout juste d'étendre ce contrat à la gestion de l'approvisionnement en pièces du centre de Flint.

Souvent, des investisseurs me posent la question suivante : « Jusqu'où le CN peut-il aller? ». Face à notre rendement, ils se demandent combien de temps nous pourrons continuer à nous améliorer de façon aussi remarquable, une année après l'autre. Cette question est pour nous source d'inspiration. De motivation. Elle nous force sans cesse à faire œuvre de pionniers sur la scène nord-américaine des transports. En toute confiance, je peux vous répondre ceci : « Nous pouvons aller beaucoup plus loin, pour nos clients, notre personnel et nos actionnaires. Et nous le ferons. »

Comment puis-je en être si sûr? Parce que je ne suis pas encore satisfait. Je le répète chaque année. La satisfaction de soi est le début de la complaisance. Nous avons mis sur pied une équipe extraordinaire qui partage ma passion pour la performance. Le CN ne sera jamais satisfait.

**Ce fut une année remplie de défis et de profonds changements.** Pendant trois trimestres, même si le CN se tirait bien d'affaire, on voyait bien que l'année 2001 serait de plus en plus difficile pour l'économie nord-américaine. Puis, le 11 septembre, notre monde s'est transformé. Ce fut un appel à l'action, au leadership et à la lucidité. L'importance du secteur des transports n'a jamais été aussi manifeste qu'aujourd'hui. Au CN, nous sommes déterminés à jouer un rôle de chef de file à toutes sortes de points de vue, notamment en matière de sécurité à la frontière.

**Nous avons connu une solide performance dans un contexte économique difficile.** L'année 2001 a été bonne en dépit des difficultés posées par la dégradation constante de la conjoncture économique en Amérique du Nord. Notre bénéfice net a atteint 978 millions de dollars, soit 4,92 dollars par action après dilution, à l'exclusion d'éléments non récurrents, ce qui représente une hausse de 11 pour cent par rapport au bénéfice net de 879 millions de dollars (4,39 dollars par action après dilution) atteint en 2000, à l'exclusion des éléments non récurrents. Si l'on tient compte des éléments non récurrents, le bénéfice net pour 2001 a été de 1 040 millions de dollars, soit 5,23 dollars par action après dilution.

À l'exclusion d'une charge liée au réaménagement de l'effectif, le bénéfice d'exploitation du CN a été de 1 780 millions de dollars en 2001, comparativement à 1 648 millions de dollars en 2000, soit une hausse de 8 pour cent. Pour l'exercice, les produits d'exploitation se sont chiffrés à 5 652 millions de dollars, en hausse de 4 pour cent par rapport aux 5 428 millions de dollars que nous avions déclarés en 2000. En 2001, nous avons continué à gérer avec rigueur nos charges d'exploitation qui, à l'exclusion de la charge liée au réaménagement de l'effectif, se sont élevées à 3 872 millions de dollars pour l'exercice, soit une faible hausse de 2 pour cent comparativement aux 3 780 millions de dollars pour l'exercice 2000.

Et, en dépit des défis posés par une économie beaucoup plus faible, nous avons continué à améliorer notre ratio d'exploitation, qui a atteint 68,5 pour cent, à l'exclusion de la charge liée au réaménagement de l'effectif. C'était 1,1 point de mieux que le chiffre de 69,6 atteint en 2000.

**Nous n'avons nullement l'intention de ralentir.** Nous ne nous reposerons pas sur nos lauriers. Nous avons toujours autant d'énergie, cherchant de nouvelles occasions d'amélioration dans toutes les facettes de nos activités.

En 2001, nous sommes parvenus à faire l'acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation, recevant l'aval du *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis en un temps record. Il s'agissait d'une transaction logique et rationnelle, comme en ont fait foi les avis extrêmement positifs des expéditeurs et l'absence d'opposition de la part de nos concurrents pendant le processus d'examen du STB. Nous suivons la même approche d'intégration progressive qui nous a si bien servis dans le cas de la fusion CN-IC. Je suis heureux que Gordon Trafton ait pris la tête de cette nouvelle division.

Nous avons étendu la portée de nos clients intermodaux grâce à deux nouvelles alliances : l'une avec l'Union Pacific

## *Tableau récapitulatif des données financières*

**Effectif**[1]
Moyenne annuelle

| | |
|---|---|
| 1999 | 23 493 |
| 2000 | 22 457 |
| 2001 | 22 663 |

**Bénéfice par action** (en dollars)[1]
À l'exclusion de la charge spéciale

| | |
|---|---|
| 1999 | 3.71 |
| 2000 | 4.67 |
| 2001 | 5.54 |

**Ratio d'exploitation** (en pourcentage)[1]
À l'exclusion de la charge spéciale

| | |
|---|---|
| 1999 | 72.0 |
| 2000 | 69.6 |
| 2001 | 68.5 |

# Le CN en 2001 : une solide performance financière dans un contexte économique difficile

## *Résultats financiers*

| *En millions de dollars, sauf les données relatives aux actions et à mention contraire* | 2001[1] | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Produits d'exploitation | 5 652 $ | 5 428 $ | 5 236 $ |
| Charges d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale | 3 872 | 3 780 | 3 769 |
| Charge spéciale | 98 | – | – |
| Bénéfice d'exploitation | 1 682 | 1 648 | 1 467 |
| Bénéfice d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale | 1 780 | 1 648 | 1 467 |
| Intérêts débiteurs | 127 | 111 | 114 |
| Autres produits | 65 | 136 | 55 |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 1 040 | 937 | 746 |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable, à l'exclusion de la charge spéciale | 1 102 | 937 | 746 |
| Dépenses nettes en immobilisations | 1 058 | 1 036 | 989 |
| Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable[2] | 5.23 | 4.67 | 3.71 |
| Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable, à l'exclusion de la charge spéciale[2] | 5.54 | 4.67 | 3.71 |
| Ratio d'exploitation ferroviaire, à l'exclusion de la charge spéciale *(en %)* | 68.5 | 69.6 | 72.0 |

*(1) Les données de 2001 incluent la Wisconsin Central Transportation Corporation à compter du 9 octobre 2001.*
*(2) Avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable.*
*(3) Les données relatives aux actions de 1999 tiennent compte d'un fractionnement des actions à raison de deux pour une.*

portant sur un service rapide entre le centre du Canada, le Michigan, le Texas et Mexico; l'autre avec le CSX Intermodal pour un service reliant le Canada, le nord-est des États-Unis, la Floride et le Midwest. Nous avons l'intention de continuer à tisser des liens solides avec d'autres transporteurs ferroviaires afin d'améliorer la portée et la valeur que nous offrons aux expéditeurs.

**Nous sommes déterminés à croître.** Nous allons maintenir nos efforts en vue de connaître une croissance rentable des produits d'exploitation de la Compagnie grâce à notre stratégie d'acquisition et aux avantages de notre plan de service. L'amélioration de notre niveau de service nous a permis de renforcer notre capacité à mettre un terme à la spirale descendante des prix de transport qui a affecté notre secteur.

Nous continuons à développer nos atouts, poursuivant notre progression sur le plan commercial. Nous réalisons des progrès, mais cela ne suffit pas.

Comme l'indiquent les exemples relatifs à certains clients présentés dans ce rapport annuel, il existe de nombreuses possibilités de croissance compte tenu des puissants atouts que nous avons développés avec acharnement au cours des six dernières années. Nombre d'expéditeurs nous demandent d'assumer un rôle plus important dans la gestion de leur distribution. Notre défi consiste à rechercher sans cesse et avec dynamisme des occasions de renforcer nos relations. Nous voulons relever le défi d'aller plus loin pour le bénéfice des clients du CN.

**Des gens passionnés animent le CN.** L'entreprise que nous avons bâtie et notre culture axée sur l'excellence sont pour moi source de grande fierté. Une mentalité unique a vu le jour, qui fait notre spécificité. Elle résulte de notre diversité, de la combinaison de plusieurs grandes traditions commerciales et culturelles. Cette mentalité est manifeste dans notre façon d'aborder les problèmes et de nous adapter aux changements. C'est ce que j'appelle la manière CN.

La manière CN n'est pas canadienne, pas plus qu'elle n'est américaine. C'est une passion envers l'excellence qui transcende les frontières. C'est une passion à l'égard du service à la clientèle. C'est une propension à remettre en question les idées reçues et une ouverture aux idées nouvelles. Bien que la manière CN nous ait permis de révolutionner le secteur ferroviaire, il nous faut continuer à développer cette culture dans l'ensemble de l'entreprise pour réussir à long terme.

Nous l'exprimons ainsi : des gens passionnés animent le CN. Au CN, nous sommes déterminés à devenir un chef de file en favorisant le travail d'équipe de manière à développer à fond le potentiel de tous les membres de notre personnel; en attirant les meilleurs employés et en veillant à leur perfectionnement; en conservant un milieu de travail dans lequel le souci de la sécurité est inconditionnel; enfin, en respectant et en récompensant les gens passionnés.

Comme je l'ai déjà souligné, la diversité constitue un atout d'une valeur inestimable au CN. C'est pourquoi il nous arrive souvent de rechercher des gens de talent à l'extérieur de notre entreprise pour nous aider à concrétiser notre vision particulière. J'en mentionnerai deux, qui se sont joints à nous en 2001 : Karen Phillips et Les Dakens, respectivement vice-présidente Affaires gouvernementales aux États-Unis et premier vice-président Services généraux. Karen a accumulé une expérience remarquable dans le secteur des transports aux États-Unis, notamment auprès des gouvernements et des organismes de réglementation. Auparavant chez H.J. Heinz Corporation, Les Dakens mettra à profit une solide expérience et une vaste connaissance des méthodes d'une grande société pour remplir son mandat, soit nous aider à offrir un des meilleurs milieux de travail qui soit en Amérique du Nord.

Je suis également très heureux d'accueillir les membres du personnel du Wisconsin Central au sein de l'équipe CN. Ces derniers mois, j'ai passé pas mal de temps en leur compagnie. Ils comptent parmi les meilleurs employés du

secteur ferroviaire. Je me réjouis de la contribution qu'ils pourront apporter à l'avenir du CN.

À propos de meilleurs dans notre secteur, je tiens à souligner la nomination de Hunter Harrison au titre de Cheminot de l'année 2002 par le magazine *Railway Age*. En plus d'être un grand honneur, cette nomination vient souligner ce que les gens du CN savent depuis plusieurs années : sur les plans de la connaissance du chemin de fer, de la vision et du leadership, Hunter est sans égal.

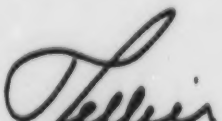
**La sécurité demeure notre grande priorité.** Chaque année, je le répète et je le répéterai encore : la sécurité doit être notre valeur dominante et constante. Chez chacun des membres de notre personnel, elle doit être arrimée à un engagement individuel indéfectible envers sa propre sécurité, celle de ses collègues et celle des collectivités que nous desservons. De son côté, le CN s'engage à offrir la formation, les méthodes et les outils adéquats pour garantir la sécurité du milieu de travail, de manière à exploiter nos trains sans connaître ni accidents ni blessures. Et notre sens de la sécurité nous amène à faire équipe avec les organismes de réglementation, les clients, les fournisseurs et les collectivités où nous sommes présents, de manière à garantir l'excellence dans ce secteur crucial de nos activités.

**Nous exigeons l'excellence.** Peu importe la conjoncture économique – période calme ou temps de crise – *nous devons exceller.* Nous exigeons une performance de leader, rien de moins, dans tous les aspects de nos activités. Il n'y a pas d'excuse qui tienne. En réalité, à bien des égards, nous avons bâti cette compagnie pour qu'elle demeure prospère dans les moments les plus difficiles. Grâce à la solidité de notre bilan et à la force de nos atouts, nous pourrons être moins sensibles à l'impact d'un ralentissement de l'économie et être en mesure de nous rétablir plus rapidement quand la conjoncture s'améliorera.

Les avantages dont nous bénéficions par rapport à d'autres modes de transport sont encore plus attrayants et importants aux yeux des expéditeurs quand la pression de gérer leurs processus et leurs coûts s'accentue. Le rail a toujours été la solution de rechange la plus économique en matière de transport, plus spécialement sur de longues distances et pour de forts volumes d'expéditions. Aujourd'hui, avec les niveaux de service que le CN obtient, le rail est plus viable que jamais pour un nombre toujours plus grand d'expéditeurs. Nous progressons rapidement sur tous les fronts, afin de profiter de cette nouvelle viabilité et de devenir une ressource encore plus appréciable pour nos clients.

**Merci.** Il est intéressant de constater à quel point, dans les périodes difficiles, notre reconnaissance à l'égard des éléments positifs gagne en intensité et en précision. C'est ce que je ressens envers toutes les personnes en rapport avec le CN – les membres de notre personnel, nos partenaires, nos clients et nos actionnaires. Ensemble, nous avons amené le CN au point où il en est aujourd'hui. Redoublons d'efforts pour montrer au reste du monde jusqu'où nous pouvons aller.

*Le Président-directeur général,*



Paul M. Tellier

# Jusqu'où le CN peut-il aller?

Il n'y a pas de limites à ce que nous pouvons accomplir ensemble. Dans ma vision, nous ne nous contentons pas d'être le meilleur chemin de fer. Je nous vois devenir la meilleure entreprise de transport en Amérique du Nord – offrant le meilleur milieu de travail, avec le meilleur personnel; obtenant les meilleures performances, avec une feuille de route démontrant des résultats exceptionnels pour nos clients, les membres de notre personnel et nos actionnaires, indépendamment des conditions économiques.

Nous sommes ouverts à toute initiative stratégique qui cadre avec cette vision. Rien ne nous limite, si ce n'est notre propre capacité à faire preuve d'audace et de créativité. Selon moi, nous avons prouvé que nous ne craignions pas de faire montre d'audace afin d'aller plus loin, d'abaisser notre structure de coûts, d'être plus fiable et d'offrir plus de valeur que n'importe lequel de nos concurrents, y compris les autres modes de transport.

Le CN demeure une œuvre en cours de réalisation. Nous avons la réputation de tenir nos promesses, et je suis convaincu que nous pouvons aller encore beaucoup plus loin.

Jusqu'où le CN peut-il aller? Quand on me pose cette question, c'est toujours en pensant à notre ratio d'exploitation; jusqu'où peut-on l'améliorer? Voici ce que je réponds : écoutez, nous allons continuer à nous améliorer sur ce point – il reste encore de bonnes occasions de rationaliser notre exploitation et notre structure de coûts. Et à mesure que la valeur de notre service augmente, nous pouvons obtenir davantage pour ce que nous offrons.

Mais il y a plus que le ratio d'exploitation. Il nous faut convertir notre plan de service en croissance. Je dis à nos gens que tirer parti de nos atouts est un processus sans fin. Continuer à améliorer le service. Continuer à contrôler les coûts. Ce n'est pas un projet. C'est une culture. Le perfectionnement du personnel est un élément essentiel de cette équation. Nous devons continuer à changer la culture dans toute l'entreprise – en insufflant et en maintenant, chez chacun et chacune, une passion à l'égard de la performance.

Nous irons aussi loin que nous le voulons si nous haussons sans cesse la barre et adoptons une approche dynamique. J'appelle ça le changement axé sur l'action : rechercher sans cesse de nouveaux services et de nouvelles façons de faire. C'est ainsi que nous pourrons progresser – à grands pas même. Nous l'avons déjà fait. Nous allons continuer à le faire.

Il ne fait aucun doute que nous pouvons aller beaucoup plus loin. En réalité, à certains égards, nous ne faisons que commencer.

Notre stratégie consiste à nous démarquer sur le marché pour que l'on voit bien dans notre produit, un service de qualité et non un simple produit ordinaire. Nous pouvons y parvenir en raison de la fiabilité supérieure que nous offrons à nos clients. Notre offre de service ferroviaire ne repose plus strictement sur le critère des prix.

Notre clientèle étant beaucoup plus centrée sur les marchandises que celle des autres chemins de fer, les occasions de ravir des parts de marché aux camionneurs sont plus nombreuses. En augmentant notre part de marché auprès de nos clients actuels, nous avons bénéficié et continuerons de bénéficier de la possibilité de créer de la croissance rentable pour le CN tout en offrant des gains d'efficacité à nos clients. L'extension de notre réseau local de ventes, qui s'adresse aux plus petits expéditeurs auparavant ignorés par les chemins de fer, n'est qu'une des nombreuses façons de continuer à tirer profit de notre plan de service. Et à mesure que notre réseau grandit grâce à nos initiatives stratégiques, de nouvelles occasions, plus intéressantes encore, s'offrent à nous.

Jusqu'où le CN peut-il aller? Notre effectif de ventes et de marketing concentre toute son attention sur cette question. Comment amener nos clients encore plus loin? Comment tirer profit de nos avantages par rapport à nos concurrents? Nous disposons d'un potentiel énorme pour augmenter notre part de marché en misant sur notre vitesse et notre fiabilité, en étendant notre portée et en créant de la valeur par des moyens qui vont au-delà de la capacité ou de l'imagination des autres transporteurs.

Je suis convaincu que nous pouvons aller beaucoup plus loin, surtout au moment où l'économie reprendra. L'année 2001 a été difficile. À la fin de l'été, il est devenu évident que nous faisions face à une récession, amplifiée par les événements tragiques du 11 septembre.

Face à cette adversité, le CN a de nouveau offert une performance financière remarquable. Il est facile d'obtenir de bons résultats quand la conjoncture économique est favorable. C'est quand la situation sur les marchés est difficile que la faculté de résistance est véritablement mise à l'épreuve. Et, en 2001, le CN a franchi cette épreuve haut la main.

En 2001, nous avons connu une croissance dans les deux chiffres de notre bénéfice. L'augmentation des flux de trésorerie disponibles a été encore plus rapide et notre bilan demeure solide. Ce n'est pas le fait du hasard. Ces résultats découlent de la volonté inébranlable du CN de créer de la valeur pour ses actionnaires.

Les réalisations du CN continuent d'être reconnues par une forte appréciation de son action. En 2001, le cours de notre action a progressé de 73 pour cent à la Bourse de Toronto, un sommet parmi les sociétés à forte capitalisation.

Les possibilités d'augmenter encore davantage notre rentabilité et d'étendre notre portée par des transactions créatrices de valeur demeurent excellentes. Imprégnant un effet positif sur les bénéfices de l'entreprise dès le départ, l'acquisition du Wisconsin Central démontre clairement qu'avec une excellente exécution et des décisions judicieuses, nous pouvons aller beaucoup plus loin.

# Chers actionnaires,

Au cours de l'année 2001, des événements extraordinaires, survenus sur la scène mondiale et tout près de nous, nous ont tous forcés à réexaminer nos priorités et à resserrer nos liens. L'année a été caractérisée par une dégradation progressive de l'économie, qui s'est accélérée à la suite des événements du 11 septembre.

Les membres du Conseil et moi-même sommes fiers du leadership que le CN a su maintenir pendant cette période d'incertitude. Selon nous, la vision d'un chemin de fer différent élaborée par Paul Tellier et Hunter Harrison a trouvé la confirmation de sa justesse dans la performance financière de la Compagnie pendant le ralentissement de l'économie.

Par ailleurs, Paul Tellier a reçu le Prix McCullough à titre de dirigeant de l'année en matière de logistique, décerné par la *National Industrial Transportation League* (NITL) et le *Logistics Management & Distribution Report*, en reconnaissance de ses réalisations et de son leadership extraordinaires dans le secteur de la logistique. Il s'agit d'un prix prestigieux, dont l'importance particulière tient au fait que la NITL représente les intérêts d'expéditeurs des États-Unis.

Hunter Harrison, pour sa part, a été nommé Cheminot de l'année 2002 par la revue spécialisée du secteur ferroviaire *Railway Age* pour la qualité exceptionnelle de son leadership, et plus particulièrement pour l'élaboration et l'instauration du service à horaires fixes au CN.

Derrière Paul et Hunter, l'équipe du CN, déjà forte, se renforce encore. La Compagnie a rassemblé, à chacun des niveaux de sa structure, ce qui m'apparaît être le meilleur groupe de personnes dans le secteur des transports – à l'image d'une culture nord-américaine extrêmement diversifiée permettant aux gens créatifs de donner leur pleine mesure et au sein de laquelle la quête incessante de meilleures solutions constitue la norme.

Le visage de notre Conseil d'administration s'est transformé en cours d'année. En 2001, l'honorable Richard H. Kroft, C.M., et Alexander P. Lynch se sont retirés du Conseil. Je tiens à les remercier tous deux de leur contribution remarquable à la réussite de la Compagnie. Le CN a également accueilli, à titre de nouveaux membres du Conseil, deux personnes d'une grande distinction, Edith (Ede) E. Holiday et l'ambassadeur Gordon D. Giffin.

Avocate à Washington, D.C., M^me^ Holiday a acquis beaucoup d'expérience à titre de collaboratrice chevronnée à la Maison-Blanche et au département du Trésor, puisqu'elle a été assistante de l'ex-président des États-Unis, George H. W. Bush, et secrétaire du Cabinet de 1990 à 1993, ainsi qu'avocate générale au département du Trésor des États-Unis en 1989 et 1990. Quant à M. Giffin, ancien ambassadeur des États-Unis au Canada, il s'est joint au cabinet d'avocats Long Aldridge & Norman d'Atlanta, comme vice-président et associé directeur de son bureau de Washington, D.C., après avoir terminé son mandat de trois ans et demi à titre d'ambassadeur en avril 2001.

M^me^ Holiday et M. Giffin apportent leur expertise de conseillers et une expérience d'une valeur inestimable à une compagnie qui continue à renforcer sa position de chemin de fer de l'Amérique du Nord.

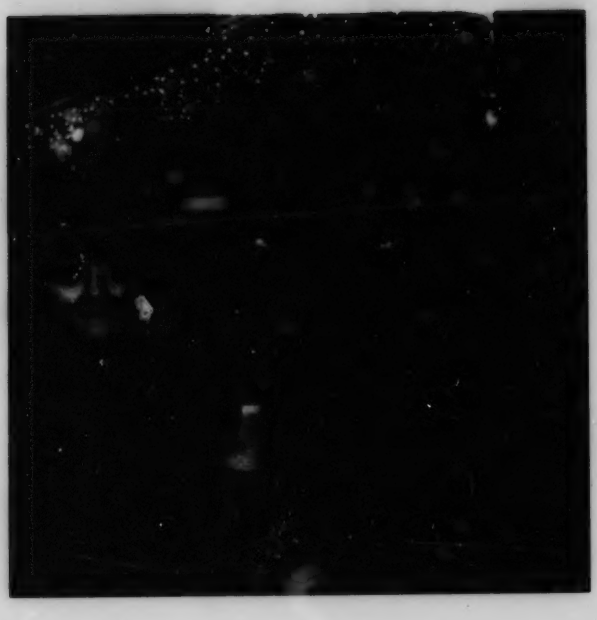
L'avenir est rempli de promesses pour le CN. Nous sommes demeurés sur la voie de la prospérité en dépit de l'adversité, et nous renforçons chaque année notre position dans le secteur des transports. Je tiens à remercier les membres du Conseil de leur leadership et de leur sagesse, nos clients de leur confiance, les membres de notre personnel de leur savoir-faire et de leur engagement, et nos actionnaires de leur soutien indéfectible.

*Le Président du Conseil,*

David McLean

David McLean, O.B.C., LL.D.

Aller plus loin pour nos collectivi



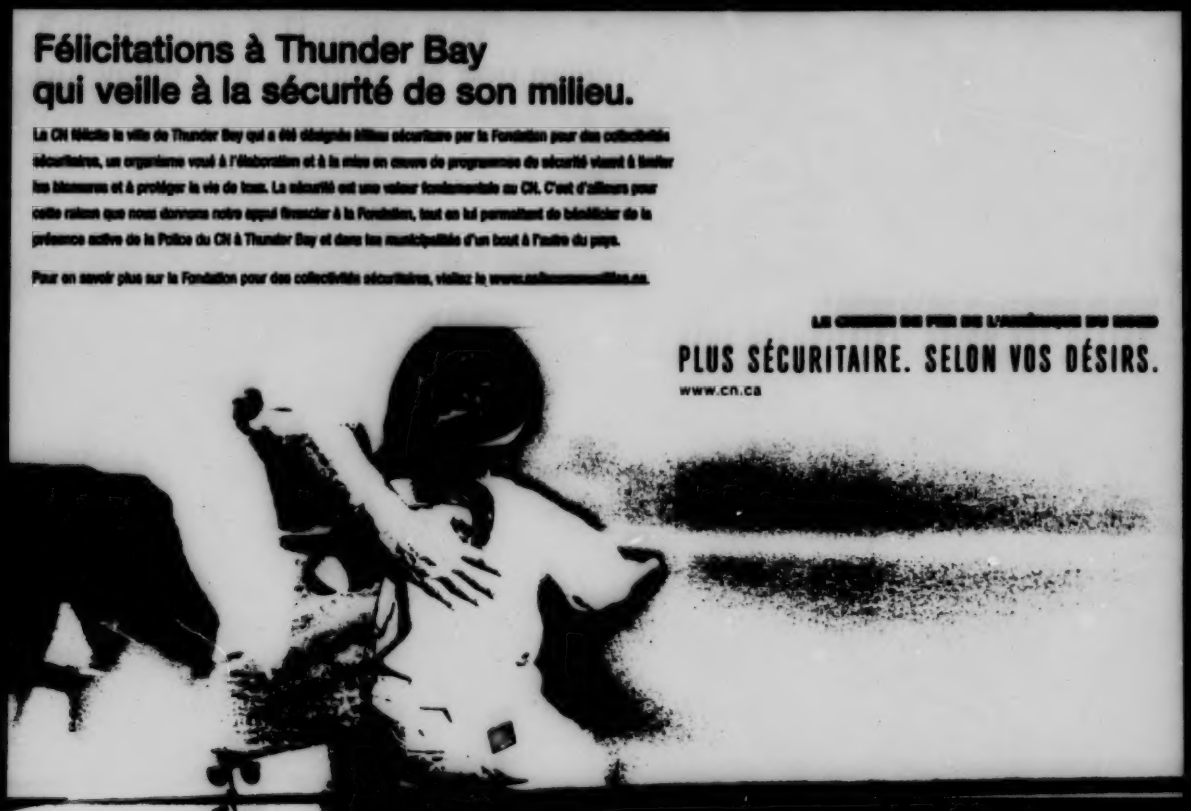
Collectivité. Comme société ferroviaire, le CN donne un sens particulier à ce terme. Étant donné que nous traversons de nombreuses villes, petites et grandes, et que notre travail a une incidence sur l'existence de nombreuses personnes, nous ressentons tout particulièrement le besoin de contribuer à bâtir des collectivités dont la sécurité et l'économie sont fortes.

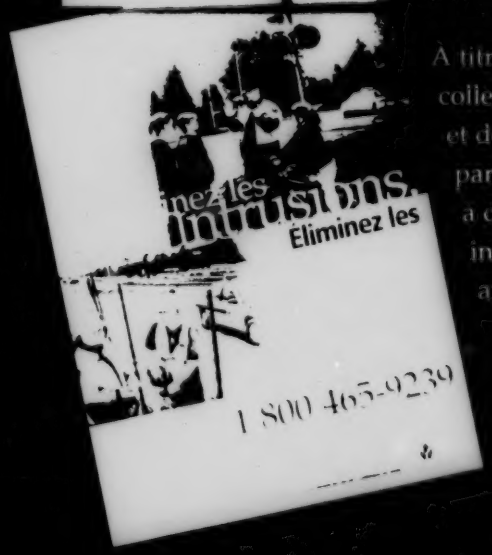
Nombre de nos efforts sont concentrés sur la sécurité, un objectif qui va de soi pour le CN. Nous jouons un rôle actif, à la fois comme entreprise et comme personnes, dans tout un éventail de programmes et d'activités partout en Amérique du Nord, notamment la Fondation pour des collectivités sécuritaires, le programme Rescol à la Source, l'Opération Gareautrain, le programme de Gestion responsable[MD], pour ne nommer que ceux-là. De nombreux membres de la Police du CN donnent généreusement de leur temps lorsqu'ils visitent les écoles pour parler des dangers liés aux intrusions sur les emprises ferroviaires.

L'éducation constitue une autre de nos priorités. En général, notre soutien est axé sur l'éducation en matière de transport dans les universités, où nous faisons la promotion de notre secteur afin de l'aider à attirer, à l'avenir, des gens talentueux. Au-delà des campagnes de mobilisation de fonds, il se traduit par le mentorat, l'enseignement et d'autres activités.

Nous répondons également à d'autres besoins, dans le domaine des arts, et ceux de l'environnement, de la santé, des causes communautaires et des services sociaux et à la personne. Depuis des années, le CN est associé à Centraide et United Way, tant au Canada qu'aux États-Unis; au Canada seulement, sa contribution a été supérieure à un million de dollars en 2001.

Mais peut-être le meilleur exemple de l'esprit d'engagement communautaire du CN réside-t-il dans les efforts déployés par des membres de son personnel, ceux du Centre de soutien aux clients (CSC) de Winnipeg, notamment. Depuis l'inauguration de ce Centre en 1994, le personnel du CSC a pris part à toutes sortes d'activités, allant de campagnes permanentes comme des collectes de fonds et d'aliments à du bénévolat pour le compte de refuges pour femmes battues et d'autres organismes comme Winnipeg Harvest et Cancer Care Manitoba.



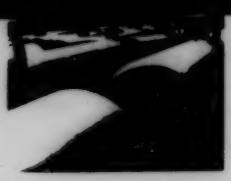




À titre de commanditaire important de la Fondation pour des collectivités sécuritaires, le CN contribue au maintien de la santé et de la sécurité au sein des collectivités et sur les lieux de travail partout au Canada. Les gens du CN prennent une part active à des programmes locaux dans tout le pays, et nous cherchons à intensifier leur engagement communautaire en diffusant des annonces publicitaires qui soulignent leurs efforts individuels.

Que ce soit en travaillant de très près avec les employés ou directement avec les populations locales, le CN met tout en œuvre afin d'éliminer les risques d'accidents aux passages à niveau et sur ses emprises ferroviaires. Une attention constante est portée aux groupes de jeunes afin de les informer sur les risques inhérents aux activités ferroviaires.

Sept groupes commerciaux contribuent aux produits d'exploitation du CN, constituant un portefeuille équilibré sur un réseau de quelque 18 000 milles de parcours sillonnant l'Amérique du Nord. Le CN est le seul chemin de fer du continent à relier trois côtes maritimes, soit celles du Pacifique, de l'Atlantique et du golfe du Mexique.

Nous sommes convaincus que l'équilibre de notre portefeuille commercial nous permet de surmonter les ralentissements économiques et d'assurer la croissance de nos produits d'exploitation en livrant concurrence au secteur du camionnage.



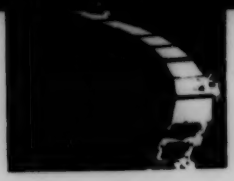
Les Produits pétroliers et chimiques regroupent une vaste gamme de marchandises, parmi lesquelles on compte les produits chimiques, le soufre, les matières plastiques ainsi que les produits pétroliers et gaziers. La majorité des envois de produits pétroliers et chimiques du CN sont destinés à des clients du Canada et suivent les corridors est ou ouest vers Chicago; lorsque leur point d'origine se situe aux États-Unis, ils suivent le corridor nord-sud du CN à partir du golfe du Mexique.

Le secteur des Métaux et minéraux du CN assure principalement le transport de métaux communs non ferreux, d'acier, de matériel et de pièces. Grâce à son accès exclusif à des mines et à des fonderies importantes partout en Amérique du Nord, le CN est un chef de file dans le transport du cuivre, du plomb, des concentrés de zinc, des métaux raffinés et de l'aluminium.

Le CN est le plus important transporteur de produits forestiers en Amérique du Nord. Ce groupe achemine une vaste gamme de produits, dont du bois d'œuvre, des panneaux, des copeaux, de la pâte de bois, du bois à pâte, du papier d'impression, du papier de couverture et du papier journal. Au Canada, le CN bénéficie d'un excellent accès aux principales régions productrices de fibres. Aux États-Unis, le CN jouit d'un excellent positionnement stratégique : son réseau lui permet en effet de desservir à la fois les corridors nord et sud grâce à des ententes d'interconnexion avec d'autres transporteurs de classe 1.

Le charbon acheminé par le CN est composé de charbon bitumineux thermique et métallurgique. Le charbon thermique canadien est livré aux services publics d'électricité, principalement dans l'est du Canada, alors que le charbon métallurgique canadien est destiné à l'exportation vers les marchés asiatiques.

Le charbon thermique américain est acheminé depuis les mines du sud de l'Illinois ou de l'ouest des États-Unis vers les services publics d'électricité du Midwest des États-Unis via d'autres réseaux de chemin de fer.



Ce groupe commercial transporte des produits cultivés dans l'ouest du Canada et le Midwest des États-Unis. La majorité des céréales et des produits céréaliers transportés par le CN sont destinés à l'exportation. Aux États-Unis, le CN transporte des céréales cultivées en Illinois ou dans l'Iowa destinées à l'exportation ainsi qu'aux marchés intérieurs de traitement et des cultures fourragères. Le CN dessert également des producteurs de potasse, de nitrate d'ammonium, d'urée et d'autres engrais.

Le groupe de l'intermodal du CN est divisé en deux segments. Le premier, le segment nord-américain, vise le transport de produits de consommation et de produits manufacturés à la fois dans les secteurs du détail et du gros. Le second, le segment international, est axé sur le trafic import-export en conteneurs et dessert les ports de Vancouver, de Montréal, d'Halifax, de Mobile et de La Nouvelle-Orléans.

Le CN est un des premiers transporteurs de véhicules automobiles en provenance du sud-ouest de l'Ontario et du Michigan. Par l'entremise de ce groupe commercial, le CN transporte tant des véhicules assemblés que des pièces sur les marchés intérieurs des États-Unis, du Canada et du Mexique. Il dessert également des expéditeurs de véhicules importés à partir des ports d'Halifax et de Vancouver et par le biais d'échanges avec d'autres chemins de fer.

## Tableau récapitulatif des données statistiques

| | 2001* | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Milles de parcours *(Canada et États-Unis)* | 17 986 | 15 532 | 15 777 |
| Wagons complets *(en milliers)* | 3 821 | 3 796 | 3 645 |
| Tonnes-milles brutes *(en millions)* | 293 857 | 288 150 | 274 488 |
| Tonne-milles commerciales *(en millions)* | 153 095 | 149 557 | 143 613 |
| Effectif du chemin de fer *(moyenne annuelle)* | 22 668 | 22 457 | 23 493 |
| Consommation de carburant diesel *(en millions de litres)* | 1 328 | 1 292 | 1 250 |
| Consommation de carburant diesel *(en millions de gallons US)* | 351 | 341 | 330 |
| Prix moyen du litre de carburant *(en dollars)* | 0,36 $ | 0,33 $ | 0,23 $ |
| Prix moyen du gallon US de carburant *(en dollars)* | 1,35 $ | 1,24 $ | 0,87 $ |

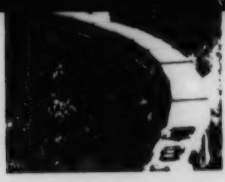
## Données 2001*

| Produits marchandises | *(en millions)* |
|---|---|
| Produits pétroliers et chimiques | 923 $ |
| Métaux et minéraux | 458 |
| Produits forestiers | 1 088 |
| Charbon | 338 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 161 |
| Intermodal | 969 |
| Véhicules automobiles | 520 |

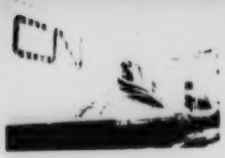
| Tonnes-milles commerciales | *(en millions)* |
|---|---|
| Produits pétroliers et chimiques | 25 233 |
| Métaux et minéraux | 10 777 |
| Produits forestiers | 29 629 |
| Charbon | 15 566 |
| Produits céréaliers et engrais | 42 728 |
| Intermodal | 26 257 |
| Véhicules automobiles | 2 885 |

| Produits marchandises par tonne-mille commerciale | *(en cents)* |
|---|---|
| Produits pétroliers et chimiques | 3,66 |
| Métaux et minéraux | 4,25 |
| Produits forestiers | 3,67 |
| Charbon | 2,17 |
| Produits céréaliers et engrais | 2,72 |
| Intermodal | 3,69 |
| Véhicules automobiles | 18,02 |

** Les données de 2001 incluent la Wisconsin Central Transportation Corporation à compter du [illegible]*



Le groupe commercial transporte des produits cultivés dans l'ouest du Canada et le Midwest des États-Unis. La majorité des céréales et des produits céréaliers transportés par le CN sont destinés à l'exportation. Aux États-Unis, le CN transporte des céréales cultivées ... destinées à l'exportation ainsi qu'aux marchés intérieurs de traitement et des cultures fourragères. Le CN dessert également des producteurs de potasse, de nitrate d'ammonium, d'urée et d'autres engrais.



Le groupe de l'intermodal du CN est divisé en deux segments. Le premier, le segment nord-américain, vise le transport de produits de consommation et de produits manufacturés à la fois dans les secteurs du détail et du gros. Le second, le segment international, est axé sur le trafic import-export en conteneurs et dessert les ports de Vancouver, de Montréal, d'Halifax, de Mobile et de La Nouvelle-Orléans.

Le CN est un des premiers transporteurs de véhicules automobiles en provenance du sud-ouest de l'Ontario et du Michigan. Par l'entremise de ce groupe commercial, le CN transporte tant des véhicules assemblés que des pièces sur les marchés intérieurs des États-Unis, du Canada et du Mexique. Il dessert également des expéditeurs de véhicules importés à partir des ports d'Halifax et de Vancouver et par le biais d'échanges avec d'autres chemins de fer.

**Chemin de fer à horaires fixes** – Chemin de fer exploité selon des horaires fixes en s'appuyant sur un processus discipliné qui prévoit, dans la mesure du possible, les mouvements individuels des wagons en fonction d'un plan défini et permet de gérer les attentes de façon à respecter les engagements pris à l'égard des clients.

**Chemin de fer de classe 1** – Selon la définition du *Surface Transportation Board*, chemin de fer dont les produits d'exploitation sont supérieurs à un seuil indexé sur une base de 250 millions de dollars, en dollars de 1991. En 2000, le seuil était de 261,9 millions de dollars.

**Chemin de fer régional** – Selon la définition de l'*Association of American Railroads*, chemin de fer de marchandises autre que de classe 1, qui assure le transport de ligne et exploite un minimum de 350 milles de voies et (ou) qui enregistre des produits d'exploitation annuels d'au moins 40 millions de dollars.

**Emprise** – Bande de terrain de largeur variable sur laquelle la voie ferrée est construite.

**Feuille de route** – Document accompagnant un envoi sur lequel sont indiqués les gares d'expédition et de réception, les noms de l'expéditeur et du destinataire, la marque et le numéro du wagon, l'itinéraire, la description et le poids des marchandises, les instructions relatives à des services spéciaux, le prix, le coût total, les avances et les références à des feuilles de route relatives à des services antérieurs, ainsi que le port payé.

**Matériel roulant** – Matériel de transport sur roues, en particulier les locomotives et les wagons.

**Milles de parcours** – Nombre de milles d'emprise exploités par le CN et ses sociétés affiliées. Là où il y a de nombreuses voies principales, le nombre de milles de parcours ne tient compte que d'une voie principale.

**Parcours moyen** – Distance moyenne en milles sur laquelle une tonne est transportée. Calculé en divisant le total des tonnes-milles par les tonnes de marchandises.

**Plan d'acheminement** – Description détaillée des étapes d'acheminement des wagons expliquant comment sera traité chaque wagon depuis le départ de chez l'expéditeur jusqu'à l'arrivée chez le destinataire. Les plans d'acheminement, énoncés en heures, sont conçus spécialement en fonction de chaque installation du client.

**Ratio d'exploitation** – Ratio correspondant au quotient des charges d'exploitation par les produits d'exploitation.

**Séjour dans les triages** – Durée moyenne, en heures, pendant laquelle les wagons séjournent dans un terminal ferroviaire.

**Service intermodal** – En transport ferroviaire, déplacement de semi-remorques ou de conteneurs sur des wagons marchandises.

**Tonne-mille** – Déplacement de une tonne sur une distance de un mille. Voir aussi « tonne-mille commerciale ».

**Tonne-mille commerciale** – Déplacement de une tonne de marchandises commerciales sur une distance de un mille.

**Tonnes-milles brutes** – Nombre de tonnes tractées par la locomotive (les wagons et leur contenu, et le matériel de service de la Compagnie), multiplié par la distance parcourue par des trains en service de ligne.

**Train-bloc** – Train composé de wagons d'un seul type, exploité continuellement en service de navette depuis son chargement à l'origine jusqu'à sa livraison intacte à destination et revenant habituellement au même point d'origine pour être rechargé.

**Train direct** – Train circulant entre un minimum de deux points de concentration ou de distribution importants.

**Transport de ligne** – Circulation des trains entre les terminaux et les gares situés sur les lignes principales ou secondaires du chemin de fer, à l'exclusion des mouvements de manœuvre.

**Triage** – Réseau de voies à l'intérieur de limites définies devant servir aux services de manœuvre.

**Vitesse des wagons** – Vitesse moyenne, en milles par jour, enregistrée par les wagons depuis le moment où ils sont libérés chargés par les clients jusqu'à ce qu'ils soient mis en place vides aux points de chargement des prochains clients.

**Voie d'évitement** – Voie rattachée à la voie principale, conçue pour permettre le croisement ou le dépassement des trains.

**Voie principale** – Voie qui traverse les gares et s'étend d'une gare à l'autre et qui est affectée à la circulation des trains.

**Wagon complet** – L'envoi d'une seule marchandise, d'un poids minimal de 10 000 livres, expédié par un seul expéditeur à un seul destinataire. Un *envoi en wagon complet à l'origine* est un envoi chargé par un chemin de fer, qui assure la première étape du transport; un *envoi en wagon complet acheminé* est tout envoi en wagon complet transporté par un chemin de fer; et un *envoi en wagon complet à destination* est un envoi dont le transport est terminé et dont le déchargement est assuré par un chemin de fer.

**Wagon-mille** – Déplacement d'un wagon sur une distance de un mille. Un *wagon-mille à vide* correspond à un mille parcouru par un wagon marchandises sans chargement; un *wagon-mille chargé* correspond à un mille parcouru par un wagon marchandises avec chargement.

**Table des matières**

**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**


32 Quelques statistiques ferroviaires
33 Analyse de la direction
45 Rapport de la direction
45 Rapport des vérificateurs
46 État consolidé des résultats
47 État consolidé du bénéfice global
48 Bilan consolidé
49 État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires
50 État consolidé des flux de trésorerie


**Notes afférentes aux états financiers consolidés**


51 1 Énoncé des conventions comptables importantes
53 2 Changements de convention comptable
53 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation
54 4 Débiteurs
54 5 Immobilisations
54 6 Autres éléments d'actif et charges reportées
55 7 Facilités de crédit
55 8 Créditeurs et charges à payer
55 9 Autres éléments de passif et crédits reportés
56 10 Dette à long terme
57 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles
58 12 Régimes d'achat d'actions
59 13 Régimes de retraite
60 14 Charge spéciale
60 15 Intérêts débiteurs
61 16 Autres produits
61 17 Impôts sur le revenu
61 18 Information sectorielle
62 19 Bénéfice par action
62 20 Engagements et éventualités d'importance
63 21 Instruments financiers
65 22 Autre bénéfice (perte) globalisé
66 23 Données financières trimestrielles – non vérifiées
66 24 Chiffres comparatifs

## *Quelques statistiques ferroviaires*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001[1] | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| **Activités ferroviaires** | | | |
| Produits marchandises *(en millions de dollars)* | 5 457 | 5 236 | 5 032 |
| Tonnes-milles brutes *(en millions)* | 293 857 | 288 150 | 274 488 |
| Tonnes-milles commerciales (TMC) *(en millions)* | 153 095 | 149 557 | 143 613 |
| Milles de parcours *(Canada et États-Unis)* | 17 986 | 15 532 | 15 777 |
| Charges d'exploitation (à l'exclusion de la charge spéciale de 2001) par TMC *(en cents)* | 2,53 | 2,53 | 2,62 |
| Produits marchandises par TMC *(en cents)* | 3,56 | 3,50 | 3,50 |
| Wagons complets *(en milliers)* | 3 821 | 3 796 | 3 645 |
| Produits marchandises par wagon complet *(en dollars)* | 1 428 | 1 379 | 1 381 |
| Carburant diesel consommé *(en millions de litres)* | 1 328 | 1 292 | 1 250 |
| Prix moyen du carburant *(en dollars/litre)* | 0,36 | 0,33 | 0,23 |
| Tonnes-milles commerciales par litre de carburant consommé | 115 | 116 | 115 |
| Tonnes-milles brutes par litre de carburant consommé | 221 | 223 | 220 |
| Carburant diesel consommé *(en millions de gallons US)* | 351 | 341 | 330 |
| Prix moyen du carburant *(en dollars/gallon US)* | 1,35 | 1,24 | 0,87 |
| Tonnes-milles commerciales par gallon US de carburant consommé | 436 | 439 | 435 |
| Tonnes-milles brutes par gallon US de carburant consommé | 837 | 845 | 832 |
| Ratio de locomotives avariées *(%)* | 6,4 | 6,0 | 6,8 |
| Ratio de wagons avariés *(%)* | 5,7 | 5,1 | 5,4[2] |
| **Productivité** | | | |
| Ratio d'exploitation (à l'exclusion de la charge spéciale de 2001) *(%)* | 68,5 | 69,6 | 72,0 |
| Produits marchandises par mille parcouru *(en milliers de dollars)* | 303 | 337 | 319 |
| Tonnes-milles commerciales par mille parcouru *(en milliers)* | 8 512 | 9 629 | 9 103 |
| Produits marchandises par employé – effectif moyen *(en milliers de dollars)* | 241 | 233 | 214 |
| Tonnes-milles commerciales par employé – effectif moyen *(en milliers)* | 6 754 | 6 660 | 6 113 |
| **Effectif** | | | |
| Effectif à la fin de l'exercice | 22 868 | 21 378 | 21 563 |
| Effectif moyen de l'exercice | 22 668 | 22 457 | 23 493 |
| Charge de main-d'œuvre et avantages sociaux par TMC *(en cents)* | 1,01 | 0,99 | 1,05 |
| Taux de fréquence des blessures par 200 000 heures-personnes | 4,4 | 5,5 | 7,3 |
| Taux d'accidents par million de trains-milles | 2,0 | 2,1 | 2,2 |
| **Données financières** | | | |
| Ratio capitaux empruntés/capitaux investis *(% à la fin de l'exercice)* | 45,7 | 41,4 | 42,7 |
| Rendement de l'actif *(% à la fin de l'exercice)* [3][4] | 6,3 | 6,5 | 5,7 |

*(1) Inclut la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) à compter du 9 octobre 2001.*
*(2) À l'exclusion de l'Illinois Central Corporation.*
*(3) Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable.*
*(4) Le rendement de 2001 est calculé sur une base pro forma en supposant que l'acquisition du WC ait été réalisée le 1er janvier 2001.*

*L'analyse de la direction rend compte de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de ses filiales en propriété exclusive, y compris la Grand Trunk Corporation, l'Illinois Central Corporation (IC) et la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC), cette dernière pour la période du 9 octobre 2001 au 31 décembre 2001. Dans cette analyse, le mot « Compagnie » désigne le CN et ses filiales, selon le contexte. Les actions ordinaires du CN sont inscrites aux bourses de Toronto et de New York. À moins d'indication contraire, toutes les données financières contenues dans la présente section sont exprimées en dollars canadiens et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis.*

## Résultats financiers

### Comparaison entre 2001 et 2000

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 1 040 M$ (5,41 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, comparativement à 937 M$ (4,81 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000. Le bénéfice dilué par action a été de 5,23 $ pour l'exercice 2001 contre 4,67 $ en 2000. Les résultats pour 2001 comprennent un bénéfice net de 17 M$ lié à l'acquisition du WC. Le bénéfice d'exploitation de 2001 s'est établi à 1 682 M$ contre 1 648 M$ en 2000, soit une augmentation de 34 M$, ou 2 %.

Les exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. L'exercice 2001 comprend un recouvrement d'impôts sur le revenu reportés de 122 M$ (0,63 $ par action en circulation ou 0,61 $ par action après dilution) résultant de l'entrée en vigueur de taux d'impôts sur les sociétés réduits au Canada, une charge spéciale de 98 M$, 62 M$ après impôts (0,32 $ par action en circulation ou 0,31 $ par action après dilution) afférente aux compressions de l'effectif, une charge de 99 M$, 71 M$ après impôts (0,37 $ par action en circulation ou 0,35 $ par action après dilution) afférente à la dépréciation de son placement net dans 360networks Inc., et un gain de 101 M$, 73 M$ après impôts (0,38 $ par action en circulation ou 0,36 $ par action après dilution) afférent à la vente de sa participation de 50 % de la Detroit River Tunnel Company (DRT). En 2000, la Compagnie a enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution) lié à l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc.

À l'exclusion des effets des éléments discutés précédemment, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 978 M$ (5,09 $ par action en circulation ou 4,92 $ par action après dilution) en 2001 comparativement à 879 M$ (4,51 $ par action en circulation ou 4,39 $ par action après dilution) en 2000. Le bénéfice d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale de 2001, a augmenté de 132 M$, ou 8 %, pour s'établir à 1 780 M$. Le ratio d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale, est passé de 69,6 % en 2000 à 68,5 % en 2001, soit une amélioration de 1,1 point.

### Produits d'exploitation

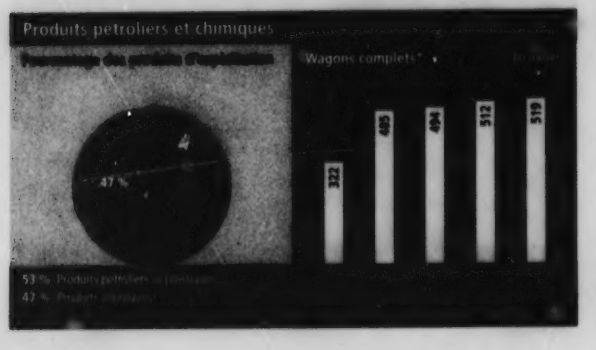
Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, les produits d'exploitation ont totalisé 5 652 M$ contre 5 428 M$ en 2000. Cette hausse de 224 M$, ou 4 %, est attribuable dans une large mesure à l'inclusion de 129 M$ au titre des produits d'exploitation du WC et à un accroissement des produits d'exploitation réalisé par les groupes commerciaux des Métaux et minéraux, de l'Intermodal, des Produits forestiers et des Produits céréaliers et engrais. Cet accroissement a été, en partie, neutralisé par la baisse des produits d'exploitation tirés du groupe commercial des Véhicules automobiles. Les tonnes-milles commerciales et les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont chacun augmenté de 2 % comparativement à 2000.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 923 $ | 894 $ | 25 243 | 24 858 | 3,66 | 3,60 |
| Métaux et minéraux | 458 | 392 | 10 777 | 9 207 | 4,25 | 4,26 |
| Produits forestiers | 1 088 | 1 008 | 29 639 | 28 741 | 3,67 | 3,51 |
| Charbon | 338 | 328 | 15 566 | 15 734 | 2,17 | 2,08 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 161 | 1 136 | 42 728 | 42 396 | 2,72 | 2,68 |
| Intermodal | 969 | 919 | 26 257 | 25 456 | 3,69 | 3,61 |
| Véhicules automobiles | 520 | 559 | 2 885 | 3 165 | 18,02 | 17,66 |
| Autres éléments [1] | 195 | 192 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 652 $ | 5 428 $ | 153 095 | 149 557 | 3,56 | 3,50 |

*(1) Essentiellement des produits autres que ceux tirés du transport de marchandises, provenant de tiers.*

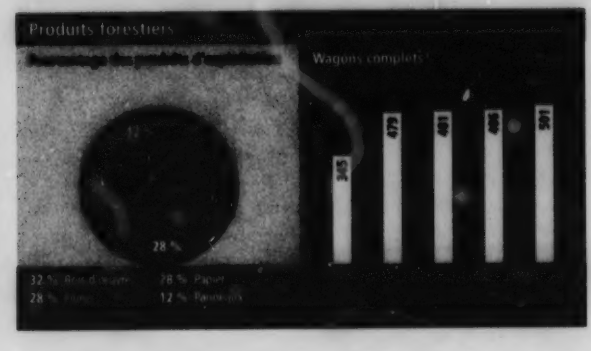
**Produits pétroliers et chimiques**

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 29 M$, ou 3 %, par rapport à 2000, dont 22 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est surtout attribuable à des gains de parts de marché et aux expansions d'usines dans le secteur des produits pétroliers, au trafic accru de sel, particulièrement au début de l'année, et à la faiblesse du dollar canadien. Ces augmentations ont été neutralisées en partie par la baisse importante de la demande pour le soufre. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice est surtout attribuable aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien.



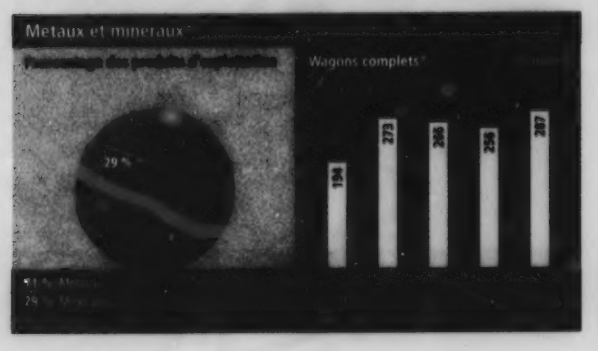

**Produits forestiers**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 80 M$, ou 8 %, par rapport à 2000, dont 55 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, la croissance enregistrée au cours de l'exercice est attribuable à des gains de parts de marché dans le segment des panneaux ainsi qu'aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette augmentation a été partiellement annulée par la faiblesse des marchés des pâtes et papiers, attribuable en partie à l'importante baisse de la consommation de papier aux États-Unis. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est principalement due aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien et à l'inclusion du trafic du WC qui se fait sur plus courtes distances.



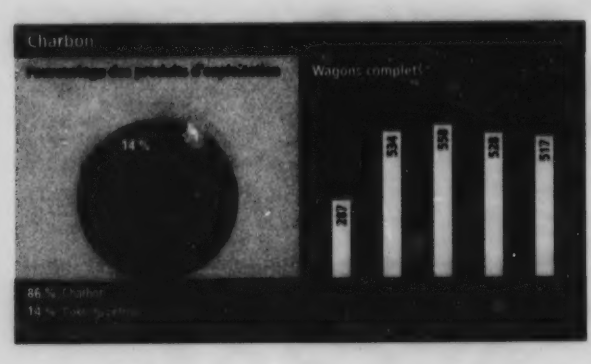

**Métaux et minéraux**

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 66 M$, ou 17 %, par rapport à 2000, dont 22 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, la croissance constatée pour l'exercice a été favorisée par la vitalité des expéditions canadiennes d'aluminium aux États-Unis, allant de pair avec la diminution de la production américaine, l'accroissement du trafic de machinerie, les gains de parts de marché dans les segments de l'acier, des minerais et des concentrés et l'augmentation des expéditions de pierre et de roche aux États-Unis. L'importante faiblesse des marchés de l'acier a annulé en partie la croissance générale. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés essentiellement inchangés par rapport à 2000.



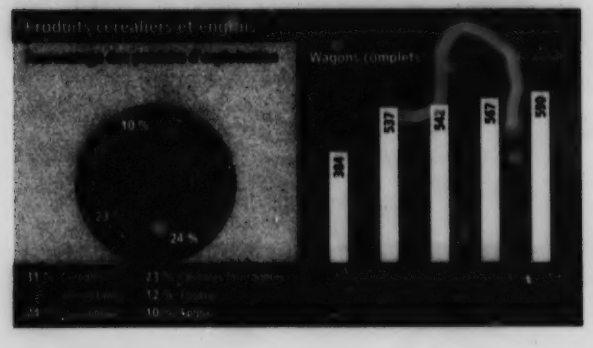

**Charbon**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 10 M$, ou 3 %, par rapport à 2000, dont 7 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, la forte demande pour le charbon thermique au cours de l'exercice a été neutralisée en partie par la baisse des expéditions du charbon métallurgique en raison de la fermeture de certaines mines canadiennes en 2000. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à la hausse des tarifs, lesquels sont liés au prix de cette marchandise, et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien.



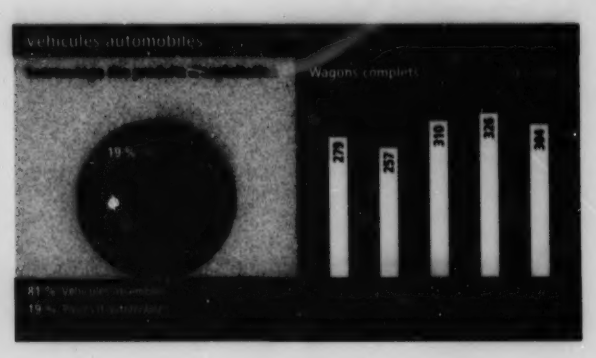
**Produits céréaliers et engrais**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 25 M$, ou 2 %, par rapport à 2000, dont 15 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions de blé aux États-Unis, à la part de marché accrue de la Compagnie pour le trafic du maïs et du soja aux États-Unis et aux exportations accrues de canola via Vancouver. La hausse de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par un changement favorisant le trafic sur courtes distances et par les répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette hausse a été partiellement neutralisée par le plafond, imposé en août 2000, sur les produits d'exploitation liés au transport des produits céréaliers au Canada.



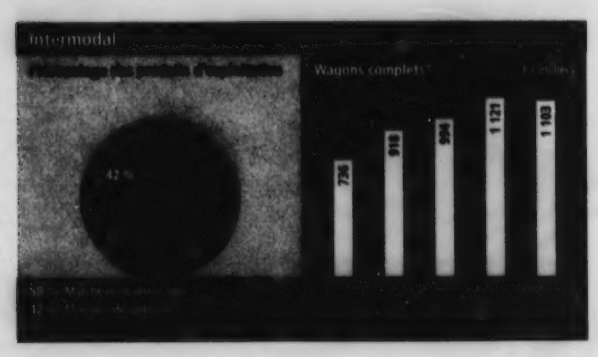

**Véhicules automobiles**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont diminué de 39 M$, ou 7 %, par rapport à 2000. Cette baisse s'explique par la faiblesse de la production de véhicules en Amérique du Nord en 2001 et par des gains non récurrents en 2000 attribuables, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Cette diminution a été partiellement compensée par les effets de la faiblesse du dollar canadien. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est surtout due à la faiblesse du dollar canadien, neutralisée en partie par l'augmentation de la longueur moyenne des parcours.



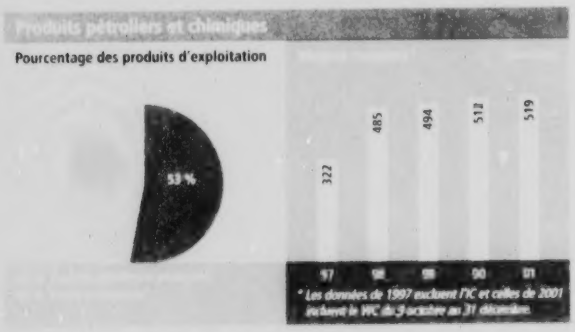

**Intermodal**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 50 M$, ou 5 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 2000, dont 7 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance a été favorisée par des gains de parts de marché dans le segment international et par de nouvelles offres de service dans le segment nord-américain. Des conditions économiques plus faibles au cours du deuxième semestre ont entraîné le ralentissement de la croissance. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est attribuable à la hausse des tarifs et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien, neutralisées en partie par un changement favorisant le trafic sur longues distances.



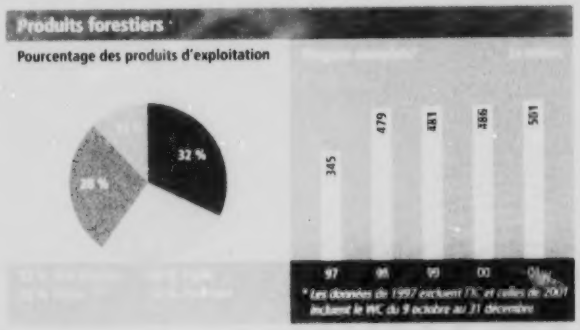
### Produits petroliers et chimiques

Les produits d'exploitation pour l'exercice termine le 31 decembre 2001 ont augmente de 29 M$, ou 3 %, par rapport a 2000, dont 22 M$ resultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. A l'exclusion du WC, cette croissance est surtout attribuable a des gains de parts de marche et aux expansions d'usines dans le secteur des produits petroliers, au trafic accru de sel, particulierement au debut de l'annee, et a la faiblesse du dollar canadien. Ces augmentations ont ete neutralisees en partie par la baisse importante de la demande pour le soufre. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice est surtout attribuable aux repercussions de la faiblesse du dollar canadien.



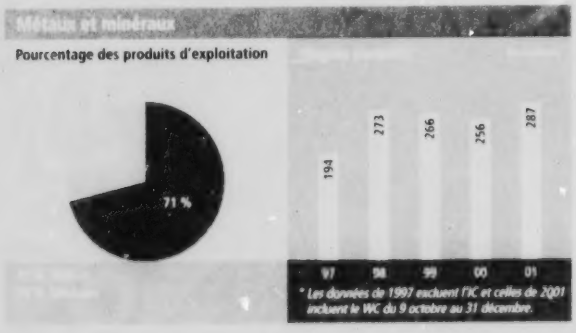

### Produits forestiers

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmente de 80 M$, ou 8 %, par rapport à 2000, dont 55 M$ resultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. A l'exclusion du WC, la croissance enregistree au cours de l'exercice est attribuable à des gains de parts de marche dans le segment des panneaux ainsi qu'aux repercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette augmentation a ete partiellement annulee par la faiblesse des marchés des pâtes et papiers, attribuable en partie à l'importante baisse de la consommation de papier aux Etats-Unis. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est principalement due aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien et à l'inclusion du trafic du WC qui se fait sur plus courtes distances.



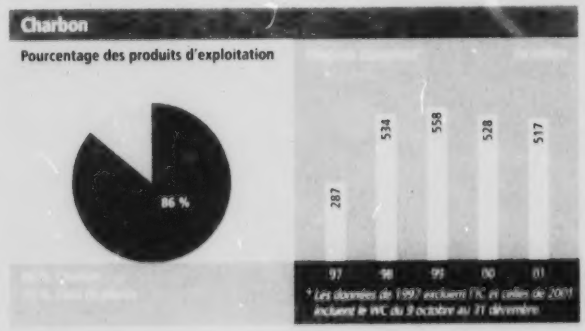

### Metaux et mineraux

Les produits d'exploitation pour l'exercice termine le 31 decembre 2001 ont augmente de 66 M$, ou 17 %, par rapport à 2000, dont 22 M$ resultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. A l'exclusion du WC, la croissance constatee pour l'exercice a ete favorisee par la vitalite des expéditions canadiennes d'aluminium aux Etats-Unis, allant de pair avec la diminution de la production americaine, l'accroissement du trafic de machinerie, les gains de parts de marche dans les segments de l'acier, des minerais et des concentres et l'augmentation des expéditions de pierre et de roche aux Etats-Unis. L'importante faiblesse des marches de l'acier a annulé en partie la croissance generale. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeures essentiellement inchanges par rapport a 2000.



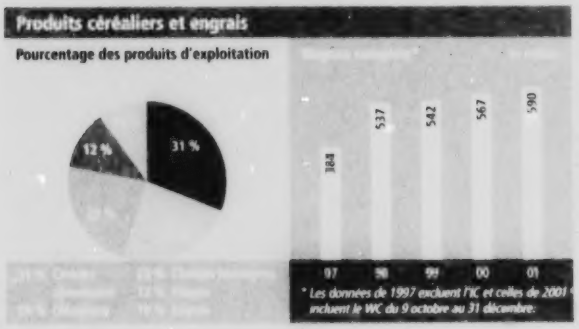

### Charbon

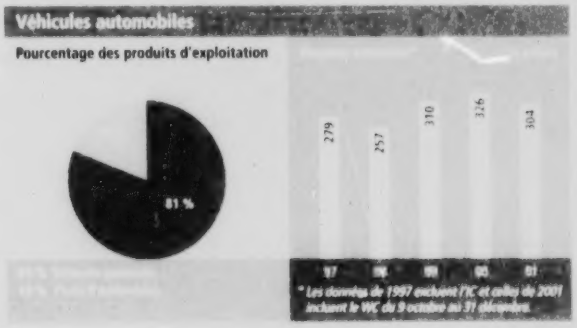
Les produits d'exploitation de l'exercice termine le 31 decembre 2001 ont augmente de 10 M$, ou 3 %, par rapport à 2000, dont 7 M$ resultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. A l'exclusion du WC, la forte demande pour le charbon thermique au cours de l'exercice a ete neutralisee en partie par la baisse des expéditions du charbon metallurgique en raison de la fermeture de certaines mines canadiennes en 2000. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à la hausse des tarifs, lesquels sont lies au prix de cette marchandise, et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien.



**Produits céréaliers et engrais**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 25 M$, ou 2 %, par rapport à 2000, dont 15 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions de blé aux États-Unis, à la part de marché accrue de la Compagnie pour le trafic du maïs et du soja aux États-Unis et aux exportations accrues de canola via Vancouver. La hausse de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par un changement favorisant le trafic sur courtes distances et par les répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette hausse a été partiellement neutralisée par le plafond, imposé en août 2000, sur les produits d'exploitation liés au transport des produits céréaliers au Canada.



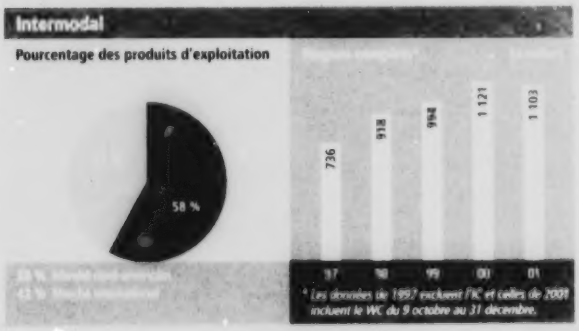




**Véhicules automobiles**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont diminué de 39 M$, ou 7 %, par rapport à 2000. Cette baisse s'explique par la faiblesse de la production de véhicules en Amérique du Nord en 2001 et par des gains non récurrents en 2000 attribuables, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Cette diminution a été partiellement compensée par les effets de la faiblesse du dollar canadien. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est surtout due à la faiblesse du dollar canadien, neutralisée en partie par l'augmentation de la longueur moyenne des parcours.

**Intermodal**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 50 M$, ou 5 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 2000, dont 7 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance a été favorisée par des gains de parts de marché dans le segment international et par de nouvelles offres de service dans le segment nord-américain. Des conditions économiques plus faibles au cours du deuxième semestre ont entraîné le ralentissement de la croissance. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est attribuable à la hausse des tarifs et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien, neutralisées en partie par un changement favorisant le trafic sur longues distances.



**Charges d'exploitation**

Les charges d'exploitation ont totalisé 3 970 M$ en 2001, contre 3 780 M$ en 2000. La hausse constatée en 2001 est principalement attribuable à l'inclusion de 86 M$ de charges d'exploitation du WC, à la charge spéciale liée aux compressions de l'effectif, aux coûts accrus du carburant et à l'augmentation des charges afférentes aux postes Location de matériel et Main-d'œuvre et avantages sociaux. Ces augmentations ont été partiellement neutralisées par la baisse des charges inscrites aux postes Services acquis et Matières. À l'exclusion de la charge spéciale, les charges d'exploitation ont totalisé 3 872 M$, soit une augmentation de 92 M$, ou 2 %, comparativement à 2000.

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | | 2000 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 540 $ | 27,2 % | 1 482 $ | 27,3 % |
| Services acquis | 504 | 8,9 % | 551 | 10,2 % |
| Amortissement | 532 | 9,4 % | 525 | 9,7 % |
| Carburant | 484 | 8,6 % | 446 | 8,2 % |
| Location de matériel | 309 | 5,5 % | 285 | 5,2 % |
| Matières | 188 | 3,3 % | 195 | 3,6 % |
| Taxes d'exploitation | 158 | 2,8 % | 158 | 2,9 % |
| Risques divers et autres | 157 | 2,8 % | 138 | 2,5 % |
| | 3 872 | 68,5 % | 3 780 | 69,6 % |
| Charge spéciale | 98 | | – | |
| *Total* | 3 970 $ | | 3 780 $ | |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 2001, les charges de ce poste ont augmenté de 58 M$, ou 4 %, par rapport à 2000. Cette augmentation s'explique principalement par l'inclusion de 40 M$ de charges de main-d'œuvre du WC, par des augmentations de salaire et par les répercussions de la faiblesse du dollar canadien sur les charges libellées en dollars US, lesquelles ont été annulées en partie par la baisse des charges de retraite et d'autres charges liées aux avantages sociaux.

*Services acquis :* Par rapport à 2000, les coûts des services acquis ont diminué de 47 M$, ou 9 %, en 2001. Cette baisse est surtout attribuable aux honoraires professionnels et de consultation non récurrents relativement à un projet de regroupement en 2000 et à la diminution des services contractuels en 2001, annulés en partie par l'accroissement des frais liés aux réparations de matériel et par l'inclusion d'une somme de 9 M$ afférente aux services acquis du WC.

*Amortissement :* Par rapport à 2000, la charge d'amortissement a augmenté de 7 M$, ou 1 %, en 2001. L'effet de la révision des taux d'amortissement pour certains éléments d'actif a annulé en grande partie l'accroissement des charges liées aux acquisitions d'immobilisations et l'inclusion des charges d'amortissement de 10 M$ du WC.

*Carburant :* En 2001, les charges de ce poste ont augmenté de 38 M$, ou 9 %, par rapport à 2000, principalement en raison de la hausse du prix moyen du carburant et de l'inclusion de 10 M$ au titre des charges de carburant du WC.

*Location de matériel :* Ces charges ont augmenté de 24 M$, ou 8 %, en 2001 par rapport à 2000. Cette augmentation s'explique surtout par la diminution des produits de location et des redevances d'utilisation de wagons hors réseau et par l'inclusion d'une charge de 6 M$ afférente aux locations de matériel du WC. La baisse des redevances liées aux wagons de particuliers a partiellement neutralisé cette hausse.

*Matières :* Les coûts des matières ont diminué de 7 M$, ou 4 %, en 2001 par rapport à 2000. Cette diminution est principalement attribuable à la hausse en 2001 des frais recouvrables de travaux effectués pour des tiers, neutralisés en partie par l'augmentation des coûts des travaux d'entretien de locomotives et de wagons et par l'inclusion de 3 M$ au titre des charges de matières du WC.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation sont demeurées inchangées, car l'augmentation des taxes provinciales sur le capital et l'inclusion de 2 M$ au titre des taxes d'exploitation du WC ont été annulées par des recouvrements de taxe de vente provinciale en 2001.

*Risques divers et autres :* En 2001, les charges afférentes à ce poste ont augmenté de 19 M$, ou 14 %, par rapport à 2000. Cette augmentation s'explique par les charges accrues des réclamations relatives aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, l'augmentation des frais liés aux questions environnementales et l'inclusion d'une somme de 6 M$ au titre des risques divers et autres du WC. Cette augmentation a été annulée, en partie, par la baisse des coûts afférents aux réclamations pour dommages matériels et pour marchandises avariées.

*Charge spéciale:* Au deuxième trimestre de 2001, la Compagnie a enregistré une charge de 98 M$, 62 M$ après impôts, au titre de la suppression de 690 postes (388 postes ont été supprimés en 2001, et on prévoit la suppression des autres d'ici à la fin de l'année 2002). Cette charge comprenait les indemnités de cessation d'emploi et autres paiements à verser aux membres du personnel touchés.

**Autres**

***Intérêts débiteurs :*** Les intérêts débiteurs, en hausse de 16 M$ par rapport à 2000, se sont élevés à 327 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001. Cette augmentation s'explique surtout par les activités de financement relatives à l'acquisition du WC, l'inclusion d'une somme de 4 M$ au titre des intérêts débiteurs du WC et les répercussions de la faiblesse du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars US. Le refinancement, à des taux inférieurs, d'une portion de la dette venue à échéance a partiellement neutralisé cette augmentation.

***Autres produits :*** Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 2001 ont atteint 65 M$, comparativement à 136 M$ en 2000. Les résultats de 2001 comprennent une charge de 99 M$ liée à la dépréciation du placement net de la Compagnie dans 360networks Inc., un gain non récurrent de 101 M$ lié à la vente de la participation de 50 % de la Compagnie dans le DRT et une somme de 11 M$ au titre des autres produits du WC. L'exercice de 2000 comprenait un gain de 84 M$ lié à la transaction portant sur 360networks Inc.

***Charge d'impôts sur le revenu :*** La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 380 M$ pour 2001, comparativement à 536 M$ pour 2000. La baisse constatée au cours de l'exercice est surtout due à un recouvrement d'impôts sur le revenu reportés de 122 M$ inscrit en 2001 résultant de l'entrée en vigueur de taux d'impôts sur les sociétés réduits au Canada. À l'exclusion de cet élément, le taux d'imposition effectif pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 a été de 35,4 %, contre 36,4 % pour 2000, principalement en raison de taux d'impôts plus bas en 2001.

**Comparaison entre 2000 et 1999**

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 937 M$ (4,81 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, comparativement à 751 M$ (3,81 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999. Le bénéfice dilué par action a été de 4,67 $ pour l'exercice 2000 contre 3,74 $ en 1999.

Les exercices terminés les 31 décembre 2000 et 1999 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. En 2000, la Compagnie a enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution) résultant de l'échange de placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions ordinaires de 360networks Inc. Les résultats de l'exercice 1999 comprenaient l'effet cumulatif des changements de convention comptable de 5 M$ après impôts (0,03 $ par action en circulation et par action après dilution).

À l'exclusion des effets des éléments discutés précédemment, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 879 M$ (4,51 $ par action en circulation ou 4,39 $ par action après dilution) en 2000 comparativement à 746 M$ (3,78 $ par action en circulation ou 3,71 $ par action après dilution) en 1999.

Le bénéfice d'exploitation de 2000 s'est établi à 1 648 M$ contre 1 467 M$ en 1999, soit une augmentation de 181 M$, ou 12 %. Le ratio d'exploitation de 2000 a été de 69,6 % comparativement à 72,0 % en 1999.

**Produits d'exploitation**

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, les produits d'exploitation ont totalisé 5 428 M$ contre 5 236 M$ en 1999. Cette hausse de 192 M$, ou 4 %, est attribuable dans une large mesure à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, de l'Intermodal et des Produits céréaliers et engrais. Cet accroissement a été, en partie, neutralisé par la baisse des produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 % comparativement à 1999, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés inchangés.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ | 878 $ | 24 858 | 24 194 | 3,60 | 3,63 |
| Métaux et minéraux | 392 | 398 | 9 207 | 9 271 | 4,26 | 4,29 |
| Produits forestiers | 1 008 | 995 | 28 741 | 27 500 | 3,51 | 3,62 |
| Charbon | 328 | 402 | 15 734 | 18 645 | 2,08 | 2,16 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 | 1 066 | 42 396 | 38 681 | 2,68 | 2,76 |
| Intermodal | 919 | 810 | 25 456 | 22 589 | 3,61 | 3,59 |
| Véhicules automobiles | 559 | 483 | 3 165 | 2 733 | 17,66 | 17,67 |
| Autres éléments | 192 | 204 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 428 $ | 5 236 $ | 149 557 | 143 613 | 3,50 | 3,50 |

**Produits pétroliers et chimiques**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 16 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de la demande du gaz de pétrole, des produits chimiques et pétrochimiques industriels ainsi qu'à l'accroissement de la production lié aux expansions d'usines dans les segments des produits pétroliers. La faiblesse de la demande du marché pour le polychlorure de vinyle (matières plastiques PVC) et des produits chimiques connexes, ainsi que celle des exportations de soufre aux États-Unis ont partiellement neutralisé ces améliorations. La diminution des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de l'exercice 2000 est principalement attribuable aux modifications apportées à certaines structures contractuelles et tarifaires.

**Métaux et minéraux**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 6 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. La baisse constatée pour l'exercice 2000 reflète le ralentissement des expéditions d'acier fini, lequel est surtout attribuable à un plus petit nombre de projets de construction de pipelines dans l'Ouest canadien et aux arrêts de production de clients en 2000. Cette diminution a été partiellement compensée, d'une part, par l'accroissement de la part de marché de la Compagnie dans les marchés généraux de l'acier au cours du premier semestre de 2000 et les marchés des concentrés au cours de l'exercice 2000, et d'autre part, par la vigueur de ces mêmes marchés. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de 2000 est surtout attribuable à une augmentation de la longueur moyenne des parcours.

**Produits forestiers**
Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 13 M$ par rapport à 1999, soit une hausse de 1 %. L'accroissement de la part de marché de la Compagnie et la forte demande au sein du segment du papier ont favorisé la croissance au cours de 2000. Le ralentissement des expéditions de bois d'œuvre en raison de la diminution des prix des marchandises et de la faiblesse du marché de la construction résidentielle aux États-Unis par rapport à 1999 a neutralisé en partie ces améliorations. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 3 % pour 2000 peut être attribuée à une augmentation de la longueur moyenne des parcours. Des pressions sur les tarifs par suite de regroupements dans le secteur des produits forestiers ont également eu une incidence.

**Charbon**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 74 M$, ou 18 %, par rapport à 1999. La faiblesse continue des conditions du marché de l'exportation canadienne du charbon a donné lieu à la baisse des expéditions ainsi qu'à la fermeture de certaines mines de charbon desservies par le CN. Par ailleurs, des réductions tarifaires supplémentaires, lesquelles sont liées au prix du charbon, ont amplifié cette faiblesse. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de 2000 est surtout attribuable à la baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix contractuels de ce combustible.

**Produits céréaliers et engrais**
Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 70 M$, ou 7 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la vigueur des exportations canadiennes de blé et d'orge, ainsi que des exportations d'oléagineux du Canada et des États-Unis. La baisse de 3 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice 2000 s'explique principalement par la baisse des tarifs de transport des produits céréaliers au Canada et par un changement favorisant le trafic sur longues distances.

**Intermodal**
Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 109 M$, ou 13 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1999. L'accroissement du trafic des conteneurs transitant par les ports de Vancouver et d'Halifax ainsi que les gains de parts de marché de la Compagnie ont favorisé la croissance dans le segment international. Le segment nord-américain a bénéficié de la vigueur de l'économie nord-américaine ainsi que des gains de parts de marché de la Compagnie réalisés par suite de l'amélioration des services offerts. L'augmentation de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice 2000 est surtout attribuable à un changement en faveur du trafic à rendement plus élevé.

**Véhicules automobiles**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 76 M$, ou 16 %, par rapport à 1999. L'augmentation des produits d'exploitation constatée pour 2000 reflète la vitalité des ventes de véhicules en Amérique du Nord au cours des neuf premiers mois de 2000 de même que des gains non récurrents attribuables, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés pratiquement inchangés au cours de l'exercice 2000 malgré l'augmentation de la longueur moyenne des parcours, en raison de l'accroissement du trafic à rendement plus élevé.

**Autres éléments**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 12 M$, ou 6 %, par rapport à 1999. La diminution est surtout attribuable à la réception en 1999 d'un paiement non récurrent de l'Office des transports du Canada (OTC) d'une subvention de ligne secondaire relative à une réclamation pour les lignes non rentables. Cette diminution a été compensée en partie par la hausse des produits d'exploitation liés aux services de trains de banlieue en 2000.

**Charges d'exploitation**

Les charges d'exploitation ont totalisé 3 780 M$ en 2000, contre 3 769 M$ en 1999. Ces dernières sont restées relativement stables par rapport à 1999, avec une augmentation de 11 M$ seulement, qui s'explique principalement par l'importante hausse des charges liées aux postes Carburant et Amortissement, partiellement neutralisée par les baisses inscrites à toutes les autres catégories de charges.

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | | 1999 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 482 $ | 27,3 % | 1 509 $ | 28,8 % |
| Services acquis | 551 | 10,2 % | 569 | 10,9 % |
| Amortissement | 525 | 9,7 % | 490 | 9,3 % |
| Carburant | 446 | 8,2 % | 308 | 5,9 % |
| Location de matériel | 285 | 5,2 % | 328 | 6,3 % |
| Matières | 195 | 3,6 % | 204 | 3,9 % |
| Taxes d'exploitation | 158 | 2,9 % | 172 | 3,3 % |
| Risques divers et autres | 138 | 2,5 % | 189 | 3,6 % |
| *Total* | 3 780 $ | 69,6 % | 3 769 $ | 72,0 % |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 2000, les charges de ce poste ont diminué de 27 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette diminution, qui s'explique principalement par l'effectif réduit de la Compagnie et par la baisse des charges de retraite, a été en partie annulée par des augmentations de salaire en 2000.

*Services acquis :* Par rapport à 1999, les coûts des services acquis ont diminué de 18 M$, ou 3 %, en 2000. Cette baisse est surtout attribuable à une nouvelle entente d'exploitation à sens unique et à l'accroissement des frais recouvrables liés à des projets d'installations communes. Cette diminution a été en partie annulée par la hausse des honoraires professionnels et de consultation liés à un projet de regroupement en 2000.

*Amortissement :* Par rapport à 1999, la charge d'amortissement a augmenté de 35 M$, ou 7 %, en 2000. Cette augmentation est attribuable à l'effet des acquisitions nettes d'immobilisations et à l'achat, à la fin de 1999, de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation.

*Carburant :* En 2000, les charges de ce poste ont augmenté de 138 M$, ou 45 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de 43 % du prix moyen du carburant (déduction faite du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ainsi qu'à l'accroissement des volumes transportés. Des gains d'efficacité liés au carburant ont en partie annulé cette augmentation.

*Location de matériel :* Ces charges ont diminué de 43 M$, ou 13 %, en 2000 par rapport à 1999. Cette diminution s'explique principalement par les améliorations continues réalisées au chapitre de l'utilisation de l'actif grâce au plan de service de la Compagnie et par l'acquisition de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation. Cette diminution a été en partie neutralisée par l'augmentation des volumes transportés et le nombre accru de wagons étrangers sur le réseau.

*Matières :* Les coûts des matières ont diminué de 9 M$, ou 4 %, en 2000 par rapport à 1999. Cette diminution est principalement attribuable à l'amélioration des pratiques d'achat et à la hausse des frais recouvrables de travaux effectués pour des tiers.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation ont diminué de 14 M$, ou 8 %, en 2000 surtout en raison de la diminution d'impôts fonciers municipaux et d'un remboursement de taxes de vente liées à des exercices antérieurs. Cette diminution a été neutralisée en partie par l'augmentation des taxes sur le carburant diesel en raison des volumes transportés accrus.

*Risques divers et autres :* En 2000, les charges afférentes à ce poste ont diminué de 51 M$, ou 27 %, par rapport à 1999. Cette diminution s'explique en grande partie par celles des coûts liés aux questions environnementales et au matériel endommagé ainsi que par certains recouvrements non récurrents. Cette baisse a été partiellement annulée par l'augmentation des coûts liés aux risques divers, aux litiges et aux créances douteuses.

**Autres**

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs, qui se sont élevés à 311 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, sont demeurés relativement stables par rapport à 1999.

*Autres produits :* Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 2000 ont atteint 136 M$, comparativement à 55 M$ en 1999. Cette augmentation est surtout attribuable au gain réalisé par la Compagnie sur l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions de 360networks Inc.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 536 M$ pour 2000, comparativement à 462 M$ pour 1999. Le taux d'imposition effectif a été de 36,4 % pour 2000, contre 38,2 % pour 1999. Le taux d'imposition effectif inférieur en 2000 reflète le niveau réduit des impôts sur le revenu applicables à l'exploitation du CN et de ses filiales dans certaines juridictions.

## Liquidités et ressources en capitaux

*Activités d'exploitation :* Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 se sont établis à 1 621 M$, comparativement à 1 506 M$ en 2000. Le bénéfice net, à l'exclusion des éléments hors caisse, a généré des flux de trésorerie de 1 969 M$ en 2001, en hausse par rapport à 1 698 M$ en 2000. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation comprennent une augmentation de 133 M$ des produits nets dégagés du programme de titrisation des débiteurs de la Compagnie. Une part des flux de trésorerie générés en 2001 et en 2000 a été absorbée par les paiements au titre des compressions de l'effectif totalisant 169 M$ en 2001 et 189 M$ en 2000, et par des paiements d'impôts sur le revenu de 63 M$ en 2001 et de 101 M$ en 2000. Les provisions pour compressions de l'effectif totalisaient 491 M$ au 31 décembre 2001. On prévoit que les décaissements relatifs à ces provisions pour compressions de l'effectif s'élèveront à environ 151 M$ en 2002.

*Activités d'investissement :* Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement en 2001 se sont élevés à 2 173 M$, comparativement à 981 M$ en 2000. Les activités d'investissement comprennent une somme de 1 278 M$ liée à l'acquisition du WC au 9 octobre 2001 et un produit de 112 M$ lié à la vente du DRT. Les dépenses nettes en immobilisations ont atteint 1 058 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, soit une hausse de 22 M$ par rapport à 2000. Les dépenses nettes en immobilisations ont porté sur le renouvellement des voies, du matériel roulant et sur d'autres améliorations de capacité et de productivité.

La Compagnie prévoit que les dépenses en immobilisations en 2002 demeureront approximativement au même niveau qu'en 2001. Ce total inclura les sommes nécessaires pour le renouvellement continu des installations de base et pour d'autres acquisitions et investissements nécessaires à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation de la Compagnie et du service à la clientèle.

Au 31 décembre 2001, les engagements de la Compagnie étaient de 28 M$ pour l'acquisition de traverses, de 20 M$ pour des rails et de 4 M$ pour des wagons.

*Dividendes :* Au cours de l'exercice 2001, la Compagnie a versé à ses actionnaires des dividendes s'élevant à 150 M$, soit de 0,195 $ par action, par trimestre.

*Activités de financement :* Les flux de trésorerie provenant des activités de financement se sont élevés à 740 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, comparativement à des flux de trésorerie utilisés par les activités de financement de 679 M$ en 2000. Cette augmentation s'explique principalement par l'émission de titres d'emprunt en deux séries, soit des billets d'une valeur de 400 M$ US (629 M$ CA) portant intérêt au taux de 6,375 %, échéant en 2011 et des débentures d'une valeur de 200 M$ US (314 M$ CA) portant intérêt au taux de 7,375 %, échéant en 2031. Au 31 décembre 2001, la Compagnie disposait toujours de 400 M$ US de titres d'emprunt pouvant être émis en vertu de sa déclaration d'enregistrement préalable actuellement en vigueur. La Compagnie n'a pas racheté d'actions ordinaires en 2001 dans le cadre du programme de rachat d'actions. Cependant, en 2000, elle a utilisé une somme de 529 M$ pour racheter des actions ordinaires dans le cadre du programme de rachat d'actions. En 2001, la Compagnie a inscrit une somme de 91 M$ (149 M$ en 2000) au titre des obligations découlant de contrats de location-acquisition pour du nouveau matériel et de la levée d'options d'achat pour du matériel existant.

## Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et le WC ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie devait faire l'acquisition de toutes les actions du WC au coût de 1 297 M$ (831 M$ US). Les actionnaires du WC ont donné leur accord à la Fusion au cours d'une assemblée spéciale tenue le 4 avril 2001. Le 7 septembre 2001, le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis a rendu une décision en vertu de laquelle il accordait unanimement son approbation à l'acquisition du WC par la Compagnie. Le 9 octobre 2001, la Compagnie a complété l'acquisition du WC et a entrepris l'intégration graduelle des activités d'exploitation des deux entreprises. Cette acquisition a été financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Fusion a pour effet d'intégrer deux entreprises précédemment indépendantes pour fournir aux expéditeurs des services ferroviaires améliorés sur un même réseau. Rien ne permet d'assurer que la Compagnie et le WC pourront coordonner leurs activités sans éprouver de difficultés d'exploitation ou la perte d'employés ou de clients clés du CN ou du WC, ni que les services ferroviaires et les autres gains d'efficacité ou synergies que l'on prévoit dégager de la Fusion seront réalisés.

La Compagnie a comptabilisé la Fusion selon la méthode de l'achat pur et simple conformément aux dispositions du *Statement of Financial Accounting Standards* (SFAS) 141, *« Business Combinations »* du *Financial Accounting Standards Board* (FASB). Par conséquent, les états financiers consolidés de la Compagnie comprennent les éléments d'actif et de passif et les résultats d'exploitation du WC à compter du 9 octobre 2001, soit la date de l'acquisition. On ne prévoit pas que les résultats de l'évaluation finale des éléments d'actif et de passif du WC et les modifications de pratiques comptables auront des conséquences importantes sur les résultats d'exploitation.

### Programme de rachat d'actions

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au 31 décembre 2001, la Compagnie n'avait pas racheté d'actions ordinaires en vertu du programme de rachat d'actions.

### Recommandations comptables récentes

En juillet 2001, le FASB a émis le SFAS 142, *« Goodwill and Other Intangible Assets »*. Cette norme, entrant en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002, modifie la comptabilisation de l'écart d'acquisition en adoptant l'approche de la moins-value seulement plutôt que celle de l'amortissement. De plus, cette norme exige que les actifs incorporels acquis soient comptabilisés de façon distincte si les avantages liés aux actifs incorporels découlent d'un droit contractuel ou d'un autre droit découlant de la loi, ou si les actifs incorporels peuvent être vendus, transférés, accordés sous licence, loués ou échangés. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption du SFAS 142 aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En août 2001, le FASB a émis le SFAS 143 *« Accounting for Asset Retirement Obligations »*. Selon cette norme, la Compagnie doit inscrire à titre d'élément de passif la juste valeur associée à une obligation de mise hors service d'un bien lors de la période au cours de laquelle elle encourt une obligation légale de mise hors service d'un élément d'actif corporel à long terme. Cette norme entre en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2003. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption du SFAS 143 aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En octobre 2001, le FASB a émis le SFAS 144 *« Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets »*. Cette norme présente des directives relatives à la comptabilisation des éléments d'actifs à long terme devant être conservés et utilisés, devant être cédés autrement que par la vente et devant être cédés par la vente. Le SFAS 144 entre en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de cette norme aura des répercussions initiales importantes sur ses états financiers.

### Risques commerciaux

Certains renseignements contenus dans ce rapport peuvent constituer des « énoncés prospectifs » selon la définition de la *Private Securities Litigation Reform Act* promulguée en 1995 par les États-Unis. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les perspectives, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Ces éléments comprennent notamment ceux qui sont énoncés ci-après, de même que d'autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis.

#### Concurrence

La Compagnie doit livrer concurrence à divers transporteurs, dont le Chemin de fer Canadien Pacifique, qui exploite l'autre grand réseau ferroviaire au Canada et dessert la plupart des mêmes centres industriels et agglomérations que la Compagnie, les entreprises de camionnage sur longues distances et, dans certains marchés, les principaux chemins de fer des États-Unis ainsi que d'autres chemins de fer canadiens et américains. La concurrence s'exerce généralement en fonction de la qualité et de la fiabilité des services offerts, des prix ainsi que de l'état et de la convenance du matériel dont dispose le transporteur. Elle est particulièrement vive dans l'est du Canada, où un réseau routier étendu et des agglomérations relativement rapprochées les unes des autres ont favorisé une forte concurrence des transporteurs routiers. De plus, les marchandises transportées par la Compagnie consistent, pour une bonne part, en produits de base qui sont offerts par d'autres sources sur des marchés concurrentiels. Certains facteurs ayant des répercussions sur la position concurrentielle des fournisseurs de ces produits, dont les taux de change, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la demande des biens fournis par les sources que dessert la Compagnie et, par conséquent, sur les volumes transportés, les produits d'exploitation et les marges bénéficiaires de la Compagnie.

La filiale de la Compagnie, l'Illinois Central Railroad Company (ICRR), est plus vulnérable à la concurrence des chalands que les autres transporteurs ferroviaires parce que ses principaux parcours sont parallèles au réseau fluvial du Mississippi. Le transport par chalands de certaines marchandises, notamment le charbon et les céréales, peut souvent se faire à moindre coût. La concurrence et les tarifs des chalands sont touchés par les interruptions de la navigation dues aux glaces, aux inondations et aux sécheresses, ce qui peut entraîner d'importantes fluctuations des tarifs de transport par chalands. La capacité de l'ICRR de maintenir sa part de marché du trafic disponible lié au transport de marchandises a, traditionnellement, été tributaire des conditions de navigation sur le fleuve.

Au cours des dernières années, on a assisté à un grand nombre de regroupements de réseaux ferroviaires aux États-Unis. Les réseaux ferroviaires plus importants qui en résultent sont en mesure d'offrir un service sans rupture dans des secteurs de marché plus vastes et de livrer une concurrence efficace à la Compagnie sur certains marchés. On ne peut affirmer avec certitude que la Compagnie sera en mesure d'exercer une concurrence efficace contre les concurrents actuels et futurs dans le secteur ferroviaire, et que d'autres regroupements dans le secteur ferroviaire n'auront pas d'incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Compagnie. On ne peut non plus garantir que les pressions concurrentielles n'entraîneront pas une baisse des produits d'exploitation, des marges bénéficiaires, ou des deux.

**Environnement**

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels.

Dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer, il arrive qu'il se produise des déraillements, des explosions ou d'autres accidents susceptibles de causer des préjudices à la santé de personnes ou des dommages environnementaux. En conséquence, il est possible que la Compagnie ait à engager, à l'avenir, des coûts potentiellement importants pour réparer de tels dommages, y compris des coûts relatifs au nettoyage, aux dommages aux ressources naturelles et aux frais compensatoires ou punitifs liés à des préjudices subis par des personnes ou à des dommages matériels.

Le coût ultime lié aux sites contaminés connus ne peut être établi de façon définitive, et la responsabilité environnementale estimée pour un site particulier peut varier selon la nature et l'étendue de la contamination, la technique de nettoyage disponible, la participation de la Compagnie aux frais et l'évolution des normes réglementaires en matière de responsabilité environnementale. De plus, il est possible que l'on découvre d'autres sites contaminés inconnus pour le moment, ou encore que les activités futures entraînent des émissions accidentelles. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir, qu'ils n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie.

Au 31 décembre 2001, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 112 M$ (85 M$ au 31 décembre 2000). La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

**Litiges**

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires, comprenant des réclamations relatives à des obligations contractuelles, à des blessures corporelles, à des dommages matériels ainsi qu'à des questions environnementales. Les accidents du travail et les maladies professionnelles subis par les membres du personnel et les réclamations qui en découlent occasionnent des dépenses considérables pour l'industrie ferroviaire aux États-Unis. Ainsi, les membres du personnel de la Compagnie aux États-Unis sont indemnisés conformément aux dispositions de la *Federal Employers' Liability Act* (FELA) qui stipulent sur les conclusions quant à la faute, les indemnités non réglementées et le recours au jury. La Compagnie maintient et révise régulièrement des provisions pour risques divers qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. On ne peut prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2001, et conséquemment, on ne peut donner aucune assurance que leur résolution ou que toute autre réclamation ultérieure n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier.

**Négociations syndicales**

Les conventions collectives avec tous les syndicats canadiens expiraient le 31 décembre 2000. En date du mois de janvier 2002, la Compagnie avait conclu des ententes ratifiées avec quatre des organisations syndicales représentant approximativement 9 000 des quelque 14 350 membres du personnel syndiqué canadien de la Compagnie : la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, l'Association des policiers de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et les Travailleurs canadiens de l'automobile. Ces ententes portent sur une période de trois ans échéant le 31 décembre 2003.

Les ententes conclues par la Compagnie avec les Travailleurs unis des transports (TUT) et la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL), qui font partie du Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (CCSOCF) (environ 4 900 employés), sont conditionnelles à leur ratification par les membres. La Compagnie est encore en conciliation avec le Syndicat des contrôleurs de la circulation ferroviaire du Canada (CCFC) (environ 250 employés), et les négociations se poursuivent. Les syndicats représentant l'Algoma Central Railway Inc. (environ 140 employés) négocient collectivement par l'intermédiaire d'un regroupement de syndicats (le Regroupement). La Compagnie est actuellement en conciliation avec le Regroupement, et les négociations se poursuivent. Bien que la Compagnie estime qu'elle pourra conclure des ententes ratifiées avec le CCSOCF, le CCFC et le Regroupement, rien ne permet d'assurer que l'issue de ces négociations n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

Les négociations syndicales des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale. Depuis de nombreuses années, le Grand Trunk Western (GTW), le Duluth, Winnipeg and Pacific (DWP), l'ICRR et le CCP Holdings, Inc. (CCP) négocient à l'échelle locale par opposition à des négociations nationales dans l'ensemble du secteur. Les négociations locales permettent de conclure des ententes mieux adaptées aux préoccupations et aux préférences des employés ainsi qu'au milieu d'exploitation réel du chemin de fer. La négociation locale comporte toutefois certains risques. Les présidents et le Congrès des États-Unis ont démontré leur intention d'intervenir en cas de grève nationale; il est moins probable qu'un litige local provoque l'intervention du gouvernement fédéral, ce qui augmente les risques d'un arrêt de travail prolongé. La direction de la Compagnie est d'avis que les avantages réciproques potentiels de la négociation locale l'emportent sur les risques.

En date du mois de décembre 2001, la Compagnie avait conclu des ententes avec des unités de négociation représentant environ 55 % de la main-d'œuvre syndiquée de l'ICRR, 95 % de celle du GTW et du DWP, 55 % de celle du CCP et 100 % de celle du WC. Ces ententes sont de durées variables, échéant entre 2002 et la fin de 2004. Les négociations pour certaines de ces ententes reprendront en 2002.

Les négociations se poursuivent avec les unités de négociation avec lesquelles la Compagnie n'a pas encore conclu de nouvelles ententes. D'ici à la conclusion de nouvelles ententes, les modalités des anciennes conventions continueront de s'appliquer. Même si la Compagnie ne prévoit pas de perturbations de travail relativement aux négociations pendant qu'elles sont en cours, rien ne permet d'assurer qu'elles n'auront pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

**Réglementation**

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont régies, en ce qui concerne i) la détermination des tarifs et la rationalisation du réseau, par l'Office des transports du Canada (OTC) en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (Canada) (la Loi) et, en ce qui concerne ii) la sécurité, par le ministre fédéral des Transports en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (Canada) et par certains autres règlements et lois. Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation du STB (successeur de l'*Interstate Commerce Commission*) et de la *Federal Railroad Administration*. De plus, la Compagnie est soumise à divers règlements relatifs notamment à la santé, à la sécurité, à la main-d'œuvre, à l'environnement et à d'autres règlements, qui peuvent tous avoir une incidence sur sa position concurrentielle et sa rentabilité.

Le comité d'examen de l'OTC, mandaté par le gouvernement fédéral pour revoir de façon intégrale la législation canadienne sur les transports, y compris la Loi, a remis son rapport au ministre des Transports à la fin du mois de juin 2001. Ce rapport, qui a été présenté au public le 18 juillet 2001, contient de nombreuses recommandations de modifications législatives. Si elles sont adoptées, ces modifications toucheront tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire. Rien ne permet d'assurer que toute décision du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux recommandations du rapport n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

**Instruments financiers**

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie croissante de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties.

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale, la Compagnie a une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de swap sur le pétrole brut et le mazout de chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Pour les exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000, les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte matérialisée de 6 M$ et à un gain matérialisé de 49 M$, respectivement. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 2001, la Compagnie s'était couverte pour environ 45 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002 et pour 25 % de sa consommation de carburant prévue pour 2003, soit pour un total d'environ 264 millions de gallons US au prix moyen de 0,607 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 38 M$ au 31 décembre 2001, inscrite au poste Autre bénéfice global, et de 17 M$ au 31 décembre 2000.

**Autres risques**

Chaque année, la Compagnie, comme tous les autres chemins de fer, est tributaire des fluctuations de la conjoncture économique dans les secteurs d'activité et les régions qui produisent et consomment les marchandises qu'elle transporte ou les fournitures essentielles à son exploitation. Bon nombre des biens et marchandises transportés par la Compagnie sont assujettis à des variations cycliques de la demande. Toutefois, une grande partie des marchandises transportées en vrac par la Compagnie sont destinées à des pays d'outre-mer et subissent davantage les effets de la conjoncture économique mondiale que ceux des cycles économiques nord-américains. Les résultats d'exploitation de la Compagnie peuvent refléter ces variations cycliques en raison des frais fixes élevés inhérents aux activités ferroviaires. Les conditions économiques influent sur les produits d'exploitation de la Compagnie. Le volume des expéditions ferroviaires que la Compagnie transporte serait vraisemblablement touché de façon importante si un ralentissement économique ou une récession survenait et persistait en Amérique du Nord ou dans d'autres marchés clés, ou si une restructuration importante du secteur se produisait.

Outre les risques inhérents aux fluctuations du cycle économique, la Compagnie peut occasionnellement subir les effets de conditions climatiques extrêmes. Par exemple, au premier trimestre de 1998, une tempête de verglas a durement touché l'est du Canada, perturbant l'exploitation de la Compagnie et le service offert aux clients du CN.

Les principes comptables généralement reconnus exigent que les états financiers soient établis au coût historique. Il s'ensuit que l'effet cumulatif de l'inflation, qui a fait grimper, de façon importante, les coûts de remplacement des actifs des entreprises à prédominance de capital telles que le CN, n'est pas pris en compte dans les charges d'exploitation. Si l'on supposait que les actifs d'exploitation étaient tous remplacés aux prix courants, l'amortissement exprimé en dollars courants serait beaucoup plus élevé que les montants historiques constatés.

## *Rapport de la direction*

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui accompagnent le présent rapport annuel et toute l'information qu'il contient sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

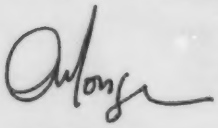
Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis et contiennent certains montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations. Les renseignements financiers qui se trouvent ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux inclus dans les états financiers.

La direction de la Compagnie, visant l'intégrité et l'objectivité des données des états financiers, a développé un système de contrôles comptables internes qu'elle tient à jour, et elle soutient un important programme de vérification interne. La direction estime que ce système de contrôles comptables internes constitue une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers et que les actifs sont adéquatement comptabilisés et protégés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances, composé exclusivement d'administrateurs de l'extérieur, que le Conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers dans ce rapport. Le Comité de vérification et des finances revoit les états financiers consolidés et le rapport annuel de la Compagnie et recommande leur approbation par le Conseil d'administration. Par ailleurs, le Comité de vérification et des finances rencontre régulièrement le chef de la Vérification interne et les vérificateurs des actionnaires.

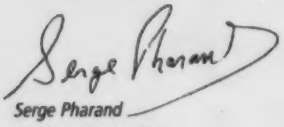
Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par KPMG s.r.l., les vérificateurs exclusifs de la Compagnie mandatés par les actionnaires.

Le Vice-président exécutif et chef de la direction financière,



*Claude Mongeau*
Le 22 janvier 2002

Le Vice-président et contrôleur général,



*Serge Pharand*
Le 22 janvier 2002

## *Rapport des vérificateurs*

**Au Conseil d'administration**
**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 2001 et 2000 ainsi que les états consolidés des résultats, du bénéfice global, de l'évolution de l'avoir des actionnaires et des flux de trésorerie de chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2001. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Compagnie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada et des États-Unis d'Amérique. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 2001 et 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2001 selon les principes comptables généralement reconnus des États-Unis d'Amérique.

Le 22 janvier 2002, nous avons produit un rapport distinct à l'intention des actionnaires de la Compagnie sur des états financiers consolidés portant sur la même période et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

KPMG s.r.l.

*KPMG s.r.l.*
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 22 janvier 2002

## *État consolidé des résultats*

| *En millions, sauf les données relatives aux actions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| **Produits d'exploitation** | | | |
| Produits pétroliers et chimiques | 923 $ | 894 $ | 878 $ |
| Métaux et minéraux | 458 | 392 | 398 |
| Produits forestiers | 1 088 | 1 008 | 995 |
| Charbon | 338 | 328 | 402 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 161 | 1 136 | 1 066 |
| Intermodal | 969 | 919 | 810 |
| Véhicules automobiles | 520 | 559 | 483 |
| Autres éléments | 195 | 192 | 204 |
| Total – Produits d'exploitation | 5 652 | 5 428 | 5 236 |
| **Charges d'exploitation** | | | |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 540 | 1 482 | 1 509 |
| Services acquis | 504 | 551 | 569 |
| Amortissement | 532 | 525 | 490 |
| Carburant | 484 | 446 | 308 |
| Location de matériel | 309 | 285 | 328 |
| Matières | 188 | 195 | 204 |
| Taxes d'exploitation | 158 | 158 | 172 |
| Risques divers et autres | 157 | 138 | 189 |
| Charge spéciale *(Note 14)* | 98 | – | – |
| Total – Charges d'exploitation | 3 970 | 3 780 | 3 769 |
| *Bénéfice d'exploitation* | 1 682 | 1 648 | 1 467 |
| Intérêts débiteurs *(Note 15)* | (327) | (311) | (314) |
| Autres produits *(Note 16)* | 65 | 136 | 55 |
| *Bénéfice avant impôts sur le revenu et effet cumulatif des changements de convention comptable* | 1 420 | 1 473 | 1 208 |
| Charge d'impôts sur le revenu *(Note 17)* | (380) | (536) | (462) |
| *Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable* | 1 040 | 937 | 746 |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable (net des impôts sur le revenu applicables) *(Note 2)* | – | – | 5 |
| *Bénéfice net* | 1 040 $ | 937 $ | 751 $ |
| *Bénéfice par action en circulation (Note 19)* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 5,41 $ | 4,81 $ | 3,78 $ |
| Bénéfice net | 5,41 $ | 4,81 $ | 3,81 $ |
| *Bénéfice dilué par action (Note 19)* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 5,23 $ | 4,67 $ | 3,71 $ |
| Bénéfice net | 5,23 $ | 4,67 $ | 3,74 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *État consolidé du bénéfice global*

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| **Bénéfice net** | **1 040 $** | **937 $** | **751 $** |
| **Autre bénéfice (perte) global(e)** *(Note 22)* : | | | |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans les filiales aux États-Unis | (202) | (91) | 180 |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans les établissements à l'étranger | 308 | 191 | (202) |
| Plus-value (moins-value) non matérialisée sur le placement dans 360networks Inc. *(Note 6)* | (129) | 129 | – |
| Moins-value non matérialisée sur les instruments dérivés liés au carburant *(Note 21)* | (38) | – | – |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite *(Note 13)* | (17) | – | 2 |
| Autre bénéfice (perte) global(e) avant impôts sur le revenu | (78) | 229 | (20) |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu afférent(e) aux éléments du poste Autre bénéfice (perte) global(e) | (15) | (72) | 8 |
| Autre bénéfice (perte) global(e) | (93) | 157 | (12) |
| *Bénéfice global* | **947 $** | **1 094 $** | **739 $** |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *Bilan consolidé*

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| **Actif** | | |
| **Actif à court terme :** | | |
| Espèces et quasi-espèces | 53 $ | 15 $ |
| Débiteurs *(Note 4)* | 645 | 726 |
| Matières et fournitures | 133 | 110 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)* | 153 | 114 |
| Autres | 180 | 143 |
| | 1 164 | 1 108 |
| Immobilisations *(Note 5)* | 19 145 | 15 638 |
| Autres éléments d'actif et charges reportées *(Note 6)* | 914 | 568 |
| *Total – Actif* | 21 223 $ | 17 314 $ |
| **Passif et avoir des actionnaires** | | |
| **Passif à court terme :** | | |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 8)* | 1 374 $ | 1 389 $ |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an *(Note 10)* | 163 | 434 |
| Autres | 132 | 82 |
| | 1 669 | 1 905 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)* | 4 591 | 3 375 |
| Autres éléments de passif et crédits reportés *(Note 9)* | 1 345 | 1 205 |
| Dette à long terme *(Note 10)* | 5 764 | 3 886 |
| Titres privilégiés convertibles *(Note 11)* | 366 | 345 |
| **Avoir des actionnaires :** | | |
| Actions ordinaires *(Note 11)* | 4 442 | 4 349 |
| Autre bénéfice global cumulé *(Note 22)* | 58 | 151 |
| Bénéfices non répartis | 2 988 | 2 098 |
| | 7 488 | 6 598 |
| *Total – Passif et avoir des actionnaires* | 21 223 $ | 17 314 $ |

Au nom du Conseil d'administration :

David G.A. McLean
*Administrateur*

Paul M. Tellier
*Administrateur*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires*

| *En millions* | Actions ordinaires émises et en circulation | Actions ordinaires | Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) | Bénéfices non répartis | Total de l'avoir des actionnaires |
|---|---|---|---|---|---|
| *Solde au 31 décembre 1998* | 191,8 | 4 141 $ | 6 $ | 898 $ | 5 045 $ |
| Bénéfice net | – | – | – | 751 | 751 |
| Actions émises (*Note 11*) | 9,2 | 404 | – | – | 404 |
| Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel (*Notes 11, 12*) | 1,4 | 52 | – | – | 52 |
| Autre perte globale (*Note 22*) | – | – | (12) | – | (12) |
| Dividendes (0,60 $ par action) | – | – | – | (118) | (118) |
| *Solde au 31 décembre 1999* | 202,4 | 4 597 | (6) | 1 531 | 6 122 |
| Bénéfice net | – | – | – | 937 | 937 |
| Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel (*Notes 11, 12*) | 1,2 | 47 | – | – | 47 |
| Programme de rachat d'actions (*Note 11*) | (13,0) | (295) | – | (234) | (529) |
| Autre bénéfice global (*Note 22*) | – | – | 157 | – | 157 |
| Dividendes (0,70 $ par action) | – | – | – | (136) | (136) |
| *Solde au 31 décembre 2000* | 190,6 | 4 349 | 151 | 2 098 | 6 598 |
| Bénéfice net | – | – | – | 1 040 | 1 040 |
| Options d'achat d'actions levées (*Notes 11, 12*) | 2,1 | 93 | – | – | 93 |
| Autre perte globale (*Note 22*) | – | – | (93) | – | (93) |
| Dividendes (0,78 $ par action) | – | – | – | (150) | (150) |
| *Solde au 31 décembre 2001* | 192,7 | 4 442 $ | 58 $ | 2 988 $ | 7 488 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *État consolidé des flux de trésorerie*

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| **Activités d'exploitation** | | | |
| Bénéfice net | 1 040 $ | 937 $ | 751 $ |
| Éléments hors caisse du bénéfice : | | | |
| Amortissement *(Note 18)* | 538 | 533 | 496 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)* | 295 | 312 | 417 |
| Gain sur la vente de placements *(Note 16)* | (101) | (84) | – |
| Dépréciation d'un placement *(Notes 6, 16)* | 99 | – | – |
| Charge spéciale *(Note 14)* | 98 | – | – |
| Autres | – | – | (7) |
| Variation des éléments suivants : | | | |
| Débiteurs *(Note 4)* | 199 | 80 | (157) |
| Matières et fournitures | 11 | 6 | 38 |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 8)* | (216) | 32 | 63 |
| Autres éléments nets de l'actif et du passif à court terme | (27) | (36) | (27) |
| Paiements au titre des compressions de l'effectif *(Note 9)* | (169) | (189) | (219) |
| Autres | (146) | (85) | (77) |
| *Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation* | 1 621 | 1 506 | 1 278 |
| **Activités d'investissement** | | | |
| Acquisitions nettes d'immobilisations *(Note 18)* | (1 058) | (1 036) | (989) |
| Produit de la cession d'immobilisations | 51 | 65 | 89 |
| Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation *(Note 3)* | (1 278) | – | – |
| Autres | 112 | (10) | 2 |
| *Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement* | (2 173) | (981) | (898) |
| Dividendes versés | (150) | (136) | (118) |
| **Activités de financement** | | | |
| Émission de titres d'emprunt à long terme | 4 015 | 860 | 456 |
| Émission de titres privilégiés convertibles *(Note 11)* | – | – | 339 |
| Réduction de la dette à long terme | (3 336) | (1 038) | (1 508) |
| Émission d'actions ordinaires *(Note 11)* | 61 | 28 | 440 |
| Rachat d'actions ordinaires *(Note 11)* | – | (529) | – |
| *Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) activités de financement* | 740 | (679) | (273) |
| *Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces* | 38 | (290) | (11) |
| Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice | 15 | 305 | 316 |
| *Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice* | 53 $ | 15 $ | 305 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *Notes afférentes aux états financiers consolidés*

*La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN ou la Compagnie), directement et par l'intermédiaire de ses filiales, œuvre dans le secteur du transport ferroviaire. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau du CN dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, en Alabama, ainsi que les grandes villes que sont Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Duluth, au Minnesota-Superior, au Wisconsin, Green Bay, au Wisconsin, Minneapolis-St. Paul, Memphis, Saint Louis et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Les produits d'exploitation de la Compagnie sont tirés du transport d'un éventail diversifié et équilibré de marchandises, y compris les produits pétroliers et chimiques, les produits céréaliers et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, l'intermodal et les véhicules automobiles.*

### 1 Énoncé des conventions comptables importantes

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis (PCGR aux États-Unis). L'établissement des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige de la part de la direction certaines estimations et hypothèses qui influent sur les produits et les charges inscrits pour la période considérée, sur les montants constatés des éléments d'actif et de passif, ainsi que sur l'information à fournir concernant les éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. La direction révise ses estimations de façon continue, y compris les estimations relatives aux litiges, au passif environnemental, aux réclamations liées aux risques divers, aux périodes d'amortissement, aux passifs d'impôts sur le revenu, aux obligations découlant des régimes de retraite et des avantages postérieurs à la retraite établis, selon l'information disponible. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

**A. Périmètre de consolidation**

Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, y compris la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) dont la Compagnie a acquis le contrôle et a consolidé les états financiers à compter du 9 octobre 2001. Les placements sur lesquels la Compagnie exerce une influence notable sont comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

**B. Produits d'exploitation**

Les produits d'exploitation liés au transport de marchandises sont constatés pour les services exécutés par la Compagnie selon la méthode du pourcentage de service complété. Les coûts découlant du transport de marchandises sont constatés au moment de la prestation du service.

**C. Change étranger**

Tous les établissements de la Compagnie aux États-Unis sont considérés autonomes, utilisant le dollar US comme monnaie fonctionnelle. La Compagnie possède également des placements en actions dans des filiales internationales (au Royaume-Uni, en Nouvelle-Zélande et en Australie) avec leur devise locale respective comme monnaie fonctionnelle. Conséquemment, les éléments d'actif et de passif des établissements aux États-Unis et les placements en actions à l'étranger de la Compagnie sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan, et les produits et les charges sont convertis aux différents taux de change moyens en vigueur au cours de l'exercice. Tous les ajustements résultant de la conversion des établissements à l'étranger sont inclus dans le poste Autre bénéfice global (Note 22).

La Compagnie a désigné la totalité de la dette à long terme de la société mère libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans ses filiales aux États-Unis. Les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette libellée en dollars US sont également inclus dans le poste Autre bénéfice global.

**D. Espèces et quasi-espèces**

Les espèces et quasi-espèces comprennent les placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant la date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

**E. Débiteurs**

Les débiteurs sont comptabilisés au coût, déduction faite de la provision pour créances douteuses. Les gains ou les pertes sur la vente de débiteurs sont calculés en comparant la valeur comptable des débiteurs vendus au total du produit en espèces de la vente et de la juste valeur de la participation conservée sur ces débiteurs à la date du transfert. La juste valeur est déterminée selon la méthode de l'actualisation des flux monétaires. Les coûts liés à la vente de débiteurs sont comptabilisés dans les résultats de la période au cours de laquelle ils sont engagés.

**F. Matières et fournitures**

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré pour les traverses, les rails, le carburant et les matières neuves en magasin, et en fonction de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les matières usagées, désuètes ou la ferraille.

**G. Immobilisations**

Les installations ferroviaires sont comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé qui comprend la réduction de valeur d'éléments d'actif. Les coûts liés à la main-d'œuvre, les matières et les autres coûts relatifs à la pose de rails et de traverses, à l'application de ballast et à d'autres améliorations de voies sont capitalisés dans la mesure où ces coûts correspondent à ce que la Compagnie définit comme un « élément d'immobilisation ». Les acquisitions d'immobilisations comprennent les frais liés au développement de logiciels pour usage interne. Les frais d'entretien sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

Le coût des propriétés ferroviaires désaffectées ou aliénées dans le cours normal des activités de la Compagnie, moins la valeur nette de récupération, est imputé à l'amortissement cumulé conformément à la méthode d'amortissement par classes homogènes. Les pertes découlant de la vente ou de l'abandon de lignes importantes sont constatées au moment où ces mesures sont annoncées tandis que les gains sont constatés au moment où ils se matérialisent. La Compagnie examine la valeur comptable des immobilisations lorsqu'il apparaît, au vu des circonstances ou de l'évolution de la situation, qu'il pourrait se révéler difficile de récupérer cette valeur comptable sur la base des flux monétaires non actualisés futurs ou de la valeur de réalisation nette estimée. Les éléments d'actif qui, au terme de cet examen, indiquent qu'une réduction de la valeur est appropriée, sont inscrits au moindre de la valeur comptable ou de la juste valeur.

## 1 Énoncé des conventions comptables importantes *(suite)*

**H. Amortissement**

Le coût des immobilisations, déduction faite de la réduction de valeur d'éléments d'actif, est amorti selon la méthode linéaire, sur la durée estimative de leur vie utile comme suit :

| Catégorie | Taux annuel |
|---|---|
| Voie | 2 % |
| Matériel roulant | 3 % |
| Immeubles et autres | 4 % |

La Compagnie utilise la méthode d'amortissement par classes homogènes et effectue à cette fin des études approfondies sur l'amortissement, généralement aux trois ans, pour déterminer la vraisemblance de la durée de vie des immobilisations selon l'information courante, y compris les résultats réels des exercices antérieurs. Une telle étude a été réalisée en 2001 pour les immobilisations canadiennes de la Compagnie. L'étude a indiqué que la période d'amortissement estimée de certains types d'éléments d'actif avait augmenté, et, par conséquent, la durée de vie de ces éléments d'actif a été prolongée prospectivement. L'ajustement pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 a donné lieu à une réduction de 44 M$ de la charge d'amortissement.

**I. Régimes de retraite**

Le coût des régimes de retraite est déterminé selon des méthodes actuarielles. La charge de retraite est constatée dans les résultats et représente la somme des éléments suivants :

*i)* le coût des prestations de retraite accordées en échange des services rendus par le personnel au cours de l'exercice;

*ii)* l'amortissement des obligations transitoires initiales nettes, calculé selon la méthode linéaire, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iii)* l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés et des modifications sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iv)* les intérêts débiteurs sur les obligations découlant des régimes de retraite, le rendement de l'actif des caisses de retraite et l'amortissement des gains et des pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

La capitalisation des régimes s'effectue par des cotisations fixées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées.

**J. Avantages complémentaires de retraite**

La Compagnie provisionne les coûts des avantages complémentaires de retraite. Ces avantages, qui sont financés par la Compagnie à mesure de leur exigibilité, englobent les programmes d'assurance-vie, les prestations d'assurance-maladie, les allocations de retraite supplémentaires et les facilités de transport gratuit par train.

La Compagnie amortit les gains et les pertes actuariels cumulatifs nets non constatés supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes.

**K. Instruments financiers dérivés**

La Compagnie peut à l'occasion utiliser des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change. Tous les instruments dérivés sont comptabilisés au bilan à leur juste valeur, et les variations de juste valeur sont comptabilisées au bénéfice ou au poste Autre bénéfice global selon la nature et l'efficacité de l'opération de couverture. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

**L. Dépenses environnementales**

Les dépenses environnementales liées aux activités courantes sont passées en charges, sauf si elles ont trait à des améliorations aux immobilisations. Les dépenses qui découlent d'une situation existante causée par des activités antérieures et qui ne sont pas susceptibles d'apporter une contribution aux activités courantes ou futures sont passées en charges. Un passif est comptabilisé lorsque les évaluations environnementales et (ou) les mesures correctives sont probables et lorsque les coûts peuvent raisonnablement être estimés, en fonction d'un plan d'action précis pour ce qui est de la technologie à employer et de l'ampleur des travaux nécessaires.

**M. Impôts sur le revenu**

La Compagnie utilise la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur le revenu. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des impôts reportés débiteurs ou créditeurs est inclus au bénéfice. Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires.

**N. Recommandations comptables récentes**

En juillet 2001, le *Financial Accounting Standards Board* (FASB) a émis le *Statement of Financial Accounting Standards* (SFAS) 142, *« Goodwill and Other Intangible Assets »*. Cette norme, entrant en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002, modifie la comptabilisation de l'écart d'acquisition en adoptant l'approche de la moins-value seulement plutôt que celle de l'amortissement. De plus, cette norme exige que les actifs incorporels acquis soient comptabilisés de façon distincte si les avantages liés aux actifs incorporels découlent d'un droit contractuel ou d'un autre droit découlant de la loi, ou si les actifs incorporels peuvent être vendus, transférés, accordés sous licence, loués ou échangés. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption du SFAS 142 aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En août 2001, le FASB a émis le SFAS 143 *« Accounting for Asset Retirement Obligations »*. Selon cette norme, la Compagnie doit inscrire à titre d'élément de passif la juste valeur associée à une obligation de mise hors service d'un bien lors de la période au cours de laquelle elle encourt une obligation légale de mise hors service d'un élément d'actif corporel à long terme. Cette norme entre en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2003. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption du SFAS 143 aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En octobre 2001, le FASB a émis le SFAS 144 *« Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets »*. Cette norme présente des directives relatives à la comptabilisation des éléments d'actifs à long terme devant être conservés et utilisés, devant être cédés autrement que par la vente et devant être cédés par la vente. Le SFAS 144 entre en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de cette norme aura des répercussions initiales importantes sur ses états financiers.

## 2 Changements de convention comptable

La Compagnie a apporté certaines modifications à ses conventions comptables pour se conformer aux nouvelles normes comptables et aux conventions généralement reconnues dans le secteur ferroviaire.

**2001**

Le 1er janvier 2001, la Compagnie a adopté le SFAS 133, *« Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities »*, tel que modifié par le SFAS 138 *« Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities »*. Ces normes exigent que tous les instruments dérivés soient inscrits au bilan à leur juste valeur. La variation de la juste valeur des instruments dérivés est enregistrée à chaque période au bénéfice de l'exercice en cours ou au poste Autre bénéfice global, selon qu'il s'agit d'un instrument dérivé désigné comme faisant partie d'une opération de couverture, et le cas échéant, selon le type d'opération de couverture. L'adoption initiale de ces normes le 1er janvier 2001 a entraîné la constatation d'une perte non matérialisée de 17 M$ (11 M$ après impôts) au poste Autre bénéfice global. De ce montant, 8 M$ (5 M$ après impôts) ont été constatés dans le bénéfice au cours de 2001. L'adoption de ces normes n'a pas eu de répercussions importantes sur le bénéfice net de la Compagnie pour 2001, car, avant leur adoption, la Compagnie avait déjà reporté et amorti les gains et les pertes dans les résultats d'exploitation sur la durée de vie de l'élément d'actif ou de passif couvert ou sur celle des instruments financiers dérivés. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers dérivés de couverture ont été comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

**1999**

La Compagnie a modifié ses conventions comptables de capitalisation relatives à certaines charges liées à des améliorations apportées aux ponts et autres structures et aux wagons. Les nouvelles conventions prévoient la capitalisation de toutes les charges importantes pour les travaux visant à prolonger la durée de vie utile et (ou) à améliorer la fonctionnalité de ces éléments d'actif.

De plus, la Compagnie a modifié sa méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel pour tenir compte de tous les éléments de ces coûts (incluant les coûts d'indemnisation, de soins de santé et administratifs) selon des estimations actuarielles du coût ultime découlant des blessures subies par les membres du personnel.

L'effet cumulatif des changements de la convention comptable relative à la capitalisation au 1er janvier 1999 a été un crédit de 62 M$ (net des impôts sur le revenu applicables) tandis que l'effet cumulatif du changement de méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel a été une charge de 57 M$ (net des impôts sur le revenu applicables). Ces changements de convention comptable ont eu l'effet d'augmenter le bénéfice net pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 de 12 M$.

## 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et le WC ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie devait faire l'acquisition de toutes les actions du WC au coût de 1 297 M$ (831 M$ US). Les actionnaires du WC ont donné leur accord à la Fusion au cours d'une assemblée spéciale tenue le 4 avril 2001. Le 7 septembre 2001, *le Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis a rendu une décision en vertu de laquelle il accordait unanimement son approbation à l'acquisition du WC par la Compagnie. Le 9 octobre 2001, la Compagnie a complété l'acquisition du WC et a entrepris l'intégration graduelle des activités d'exploitation des deux entreprises. Cette acquisition a été financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Compagnie a comptabilisé la Fusion selon la méthode de l'achat pur et simple conformément aux dispositions du SFAS 141, *« Business Combinations »* du FASB. Par conséquent, les états financiers consolidés de la Compagnie comprennent les éléments d'actif et de passif et les résultats d'exploitation du WC à compter du 9 octobre 2001, soit la date de l'acquisition. Le tableau suivant présente un sommaire de la juste valeur estimative des éléments d'actif et de passif du WC acquis au moment de l'acquisition. On ne prévoit pas que les résultats de l'évaluation finale des éléments d'actif et de passif du WC et les modifications de pratiques comptables auront des conséquences importantes sur les résultats d'exploitation.

| *En millions* | *9 octobre* 2001 |
|---|---|
| Actif à court terme | 175 $ |
| Immobilisations | 2 435 |
| Autres éléments d'actif et charges reportées | 433 |
| Total – Actif acquis | 3 043 |
| Passif à court terme | 353 |
| Impôts sur le revenu reportés | 743 |
| Autres éléments de passif et crédits reportés | 178 |
| Dette à long terme | 472 |
| Total – Passif pris en charge | 1 746 |
| Actif net acquis | 1 297 $ |

L'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 comprend des produits d'exploitation de 129 M$, un bénéfice d'exploitation de 43 M$ et 11 M$ d'autres produits provenant du WC. L'acquisition du WC a contribué 17 M$ (0,09 $ par action en circulation ou 0,08 $ par action après dilution) au bénéfice net de la Compagnie.

Si la Compagnie avait acquis son investissement dans le WC le 1er janvier 2000, compte tenu des montants historiques déclarés par le WC, déduction faite de l'amortissement de l'écart entre le coût d'acquisition du WC par la Compagnie et l'actif net du WC (selon les premières estimations de la juste valeur des immobilisations et du matériel du WC, et de l'évaluation de leur durée de vie utile restante, de même que les estimations de la juste valeur des autres éléments d'actif et de passif du WC), les produits d'exploitation et le bénéfice net se seraient établis respectivement à 6 090 M$ et 1 090 M$, tandis que le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action se seraient établis respectivement à 5,67 $ et 5,48 $ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001. Pour 2000, les produits d'exploitation et le bénéfice net se seraient établis respectivement à 5 961 M$ et à 971 M$, tandis que le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action se seraient établis respectivement à 4,98 $ et à 4,84 $. Les résultats pro forma ne reflètent pas les synergies et, par conséquent, ne tiennent pas compte de toute augmentation potentielle du bénéfice d'exploitation, de toute économie estimative de coût ou de tout regroupement d'installations.

## 4 Débiteurs

| *En millions* | *31 décembre* 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Transport de marchandises | | |
| Débiteurs courants | 309 $ | 470 $ |
| Débiteurs courus | 119 | 81 |
| Autres | 298 | 238 |
| | 726 | 789 |
| Provision pour créances douteuses | (81) | (63) |
| | 645 $ | 726 $ |

La Compagnie dispose d'une entente renouvelable d'une durée de cinq ans, prenant fin en 2003, visant la vente de débiteurs courants admissibles relatifs au transport de marchandises jusqu'à concurrence de 350 M$ de débiteurs non réglés à n'importe quel moment précis. Au 31 décembre 2001, conformément à l'entente, 168 M$ et 113 M$ US (179 M$ CA) de débiteurs avaient été vendus avec recours limité, comparativement à 147 M$ et 40 M$ US (61 M$ CA) au 31 décembre 2000. La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion, de l'administration et du recouvrement des débiteurs courants vendus relatifs au transport des marchandises. Les coûts afférents à cette entente, qui varient en fonction de l'évolution des taux d'intérêt en vigueur, se sont établis à 10 M$ en 2001 et en 2000, et sont inclus dans le poste Autres produits.

Aucun élément d'actif ou de passif relatif à la gestion des débiteurs n'a été enregistré, car les coûts de gestion des débiteurs sont compensés par les avantages dont bénéficie la Compagnie en vertu de l'entente.

## 5 Immobilisations

| *En millions* | *31 décembre 2001* | | | *31 décembre 2000* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Coût | Amortissement cumulé | Net | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| Voie et terrain | 21 582 $ | 6 230 $ | 15,352 $ | 18 217 $ | 5 963 $ | 12 254 $ |
| Matériel roulant | 3 913 | 1 456 | 2 457 | 3 599 | 1 323 | 2 276 |
| Immeubles et autres | 2 656 | 1 320 | 1 336 | 2 309 | 1 201 | 1 108 |
| | 28 151 $ | 9 006 $ | 19 145 $ | 24 125 $ | 8 487 $ | 15 638 $ |
| Contrats de location-acquisition inclus dans les immobilisations | 1 249 $ | 209 $ | 1 040 $ | 1 155 $ | 162 $ | 993 $ |

## 6 Autres éléments d'actif et charges reportées

| *En millions* | *31 décembre* 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Placements *A)* | 496 $ | 269 $ |
| Coût des prestations versées à l'avance *(Note 13)* | 251 | 166 |
| Débiteurs reportés | 108 | 73 |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt, non amortis | 54 | 49 |
| Autres | 5 | 11 |
| | 914 $ | 568 $ |

### A. Placements

*Placement dans la English Welsh and Scottish Railway (EWS)*

Par l'entremise de son acquisition du WC, la Compagnie a acquis une participation de 40,9 % dans l'EWS, une compagnie qui assure la plus grande partie du transport ferroviaire de marchandises en Grande-Bretagne, exploite des trains de marchandises affectés à la traversée du tunnel sous la Manche et transporte le courrier pour la Royal Mail. La Compagnie comptabilise son placement dans l'EWS selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. L'estimation préliminaire de la juste valeur du placement dans l'EWS a été déterminée en fonction d'un multiple des bénéfices de l'EWS. Au 31 décembre 2001, selon cette première évaluation, la valeur comptable du placement était supérieure à la participation de la Compagnie dans l'actif net de l'EWS.

*Placement dans la Tranz Rail Holdings Limited (Tranz Rail) et dans la Australian Transport Network Limited (ATN)*

Par l'entremise de son acquisition du WC, la Compagnie a acquis une participation de 23,7 % dans le Tranz Rail, une société cotée en bourse qui exploite une entreprise de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur un réseau de 2 400 milles de parcours en Nouvelle-Zélande, ainsi qu'une participation de 33 % dans l'ATN, qui assure pratiquement tout le transport ferroviaire commercial de marchandises de Tasmanie en exploitant un réseau ferroviaire de 555 milles de parcours. Tranz Rail possède également une participation dans l'ATN de 27 %. La Compagnie comptabilise ces deux placements comme « titres prêts à vendre » conformément au *Emerging Issues Task Force* (EITF) 87-11 du FASB *« Allocation of Purchase Price to Assets to be Sold »*, car son intention est de vendre les placements d'ici à un an. Par conséquent, le gain ou la perte provenant des placements ainsi que les intérêts débiteurs sur toute dette engagée lors de la période de détention pour financer l'achat sont appliqués au prix d'achat des placements. Au moment de la vente, toute différence entre la valeur comptable des placements et le produit de la vente entraînera la réaffectation du prix d'achat du WC. L'évaluation préliminaire de la juste valeur du placement dans Tranz Rail a été déterminée sur sa capitalisation boursière, et celle de l'ATN, sur un multiple des bénéfices de l'ATN. La participation de la Compagnie dans le bénéfice net et les intérêts débiteurs liés à Tranz Rail et à l'ATN au cours de la période du 9 octobre 2001 au 31 décembre 2001, affectés au prix d'achat des placements, n'était pas significative.

*Placement dans 360networks inc.*

En juin 2001, la Compagnie a inscrit une charge de 99 M$, 71 M$ après impôts, pour dévaluer 100 % de son placement net dans 360networks inc. Subséquemment, la Compagnie a vendu toutes les actions de sa participation. En 2000, la Compagnie avait enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts, lié à l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks inc. Avant la dépréciation, la Compagnie comptabilisait son placement conformément aux dispositions du SFAS 115, *« Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities »* du FASB. Les actions détenues étaient classées comme « titres prêts à vendre » et, par conséquent, le placement était présenté au bilan à sa valeur marchande (216 M$ au 31 décembre 2000) et la variation de la valeur du placement était inscrite au poste Autre bénéfice global à titre de plus-value non matérialisée. Par suite de la dépréciation, la Compagnie a éliminé tous les ajustements de l'évaluation à la valeur du marché liés à son placement dans 360networks inc., qui apparaissaient auparavant au poste Autre bénéfice global.

## 7 Facilités de crédit

La Compagnie dispose de facilités de crédit renouvelables de 1 000 M$ US d'une durée de cinq ans, échéant en mars 2003. Les taux d'emprunt des facilités de crédit sont établis en fonction de différents taux, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le *London Interbank Offer Rate*, majorés des marges applicables. Les ententes relatives aux facilités de crédit contiennent les clauses restrictives financières habituelles, déterminées selon les PCGR aux États-Unis, notamment i) des restrictions limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale; ii) l'obligation de maintenir la valeur corporelle nette à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance et iii) l'obligation de maintenir le ratio de couverture des frais fixes à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance. La Compagnie a respecté ces clauses restrictives financières tout au long de l'exercice. Le programme de papier commercial de la Compagnie est garanti par une portion des facilités de crédit renouvelables. Au 31 décembre 2001, le papier commercial en circulation de la Compagnie s'élevait à 213 M$ US (339 M$ CA) (77 M$ au 31 décembre 2000), et les emprunts des facilités de crédit renouvelables s'élevaient à 172 M$ US (273 M$ CA). En 2000, la Compagnie n'avait pas utilisé les facilités de crédit. Au 31 décembre 2001, les taux d'intérêt applicables aux emprunts en vertu des facilités de crédit renouvelables variaient de 2,15 % à 2,73 %.

## 8 Créditeurs et charges à payer

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Comptes fournisseurs | 385 $ | 403 $ |
| Charges salariales à payer | 218 | 194 |
| Tranche à court terme des provisions pour compressions de l'effectif | 151 | 137 |
| Intérêts courus sur la dette à long terme | 141 | 126 |
| Impôts sur le revenu et autres taxes | 236 | 244 |
| Charges à payer | 131 | 187 |
| Charges à payer relativement à des contrats de location-exploitation | 19 | 31 |
| Autres | 93 | 67 |
| | 1 374 $ | 1 389 $ |

## 9 Autres éléments de passif et crédits reportés

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Passif à l'égard de blessures corporelles et autres réclamations | 379 $ | 373 $ |
| Provisions pour compressions de l'effectif, déduction faite de la tranche à court terme *A)* | 340 | 376 |
| Charges à payer pour les avantages complémentaires de retraite *B)* | 258 | 231 |
| Passif à l'égard de l'environnement, déduction faite de la tranche à court terme | 73 | 64 |
| Crédits reportés et autres | 295 | 161 |
| | 1 345 $ | 1 205 $ |

### A. Provisions pour compressions de l'effectif

Les provisions pour compressions de l'effectif, qui s'appliquent aux membres du personnel tant au Canada qu'aux États-Unis, comprennent principalement des indemnités de cessation d'emploi dont la majorité sera versée au cours des cinq prochaines années. Les autres éléments des provisions incluent principalement des primes d'incitation à la retraite anticipée et des prestations de raccordement pour mener à la retraite anticipée. Les versements au titre des indemnités de cessation d'emploi et autres éléments des provisions ont réduit le montant total de celles-ci de 169 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 (189 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000). Le montant total des provisions au 31 décembre 2001 s'établissait à 491 M$.

### B. Avantages complémentaires de retraite

*i)* Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice | 242 $ | 230 $ |
| Modifications | 25 | – |
| Perte actuarielle | 20 | 3 |
| Intérêts débiteurs | 19 | 15 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 11 | 8 |
| Change étranger – fluctuations | 6 | 3 |
| Transfert d'autres régimes | 5 | – |
| Prestations versées | (19) | (17) |
| *Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice* | 309 $ | 242 $ |

*ii)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice | 309 $ | 242 $ |
| Perte actuarielle nette non constatée | (26) | (8) |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | (25) | (3) |
| *Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite* | 258 $ | 231 $ |

## 9 Autres éléments de passif et crédits reportés *(suite)*

*iii)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 19 $ | 15 $ | 15 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 11 | 8 | 8 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 3 | 1 | 1 |
| Perte actuarielle nette constatée | 2 | 1 | 2 |
| *Coût net des prestations* | 35 $ | 25 $ | 26 $ |

*iv)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,97 % | 6,95 % | 7,39 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,00 % | 4,25 % | 4,25 % |

Aux fins de mesure, le taux d'augmentation hypothétique du coût par personne des prestations de santé a été établi à 8 % pour 2002 et à 6 % pour 2001. Il est présumé que ce taux diminuera graduellement jusqu'à 6 % en 2004 et qu'il se maintiendra à ce niveau par la suite.

Une variation de un point de pourcentage du taux tendanciel des soins de santé n'aurait pas un effet important sur le coût net des prestations ni sur les obligations découlant des avantages complémentaires de retraite.

## 10 Dette à long terme

| *En millions* | Échéance | Monnaie de paiement | *31 décembre* 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|---|
| *Obligations, débentures et billets : A)* | | | | |
| Canadien National : | | | | |
| 8 ¼ % 15 ans, billets | 21 mai 2001 | $ CA | – $ | 150 $ |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 mai 2003 | $ US | 239 | 225 |
| 7 % 10 ans, billets | 15 mars 2004 | $ US | 422 | 398 |
| 6,45 % Puttable Reset Securities (PURS) *B)* | 15 juil. 2006 | $ US | 398 | 375 |
| 6 ¼ % 10 ans, billets *C)* | 15 oct. 2011 | $ US | 636 | – |
| 6,80 % 20 ans, billets *C)* | 15 juil. 2018 | $ US | 318 | 300 |
| 7 ¼ % 30 ans, débentures | 15 mai 2023 | $ US | 239 | 225 |
| 6,90 % 30 ans, billets *C)* | 15 juil. 2028 | $ US | 755 | 712 |
| 7 ¼ % 30 ans, débentures *C)* | 15 oct. 2031 | $ US | 318 | – |
| Illinois Central : | | | | |
| 7,12 % 5 ans, billets | 2 août 2001 | $ US | – | 75 |
| 6,72 % 5 ans, billets | 14 août 2001 | $ US | – | 75 |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 mai 2003 | $ US | 159 | 150 |
| 7 ¼ % 10 ans, billets | 1er mai 2005 | $ US | 159 | 150 |
| 6,98 % 12 ans, billets | 12 juil. 2007 | $ US | 80 | 75 |
| 6,63 % 10 ans, billets | 9 juin 2008 | $ US | 32 | 30 |
| 5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel | 1er déc. 2056 | $ US | 12 | 12 |
| 7,7 % 100 ans, débentures | 15 sept. 2096 | $ US | 199 | 187 |
| Wisconsin Central : | | | | |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 avril 2008 | $ US | 239 | – |
| *Total des obligations, débentures et billets* | | | 4 205 | 3 139 |
| *Autres :* | | | | |
| Facilités de crédit renouvelables *(Note 7)* | | $ US | 273 | – |
| Papier commercial *D) (Note 7)* | | Divers | 339 | 77 |
| Obligations découlant de contrats de location-acquisition, montants à payer aux termes de conventions portant sur du matériel et autres *E)* | | Divers | 1 125 | 1 117 |
| *Total – Autres* | | | 1 737 | 1 194 |
| *Total partiel* | | | 5 942 | 4 333 |
| Moins : | | | | |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an | | | 163 | 434 |
| Escompte non amorti, net | | | 15 | 13 |
| | | | 178 | 447 |
| | | | 5 764 $ | 3 886 $ |

*A.* Les obligations, débentures et billets de la Compagnie ne sont pas garantis.

*B.* Les PURS sont des titres contenant des options simultanées de vente et d'achat de ces mêmes titres à leur valeur nominale. Au moment de l'émission, la Compagnie a vendu l'option d'achat des titres pouvant être exercée au 15 juillet 2006 (la date de renouvellement). Si l'option d'achat est levée, l'option de vente est automatiquement déclenchée, ce qui entraîne le rachat des PURS initiaux. Le détenteur de l'option d'achat aura alors le droit de renégocier les titres à un nouveau taux d'intérêt nominal pour un terme additionnel de 30 ans échéant le 15 juillet 2036. Le nouveau taux d'intérêt nominal sera déterminé conformément à un mécanisme préétabli, selon les conditions du marché alors en vigueur. Si l'option d'achat n'est pas levée, l'option de vente est réputée avoir été levée, ce qui entraînera le rachat des PURS le 15 juillet 2006.

*C.* Ces titres de créance sont rachetables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la Compagnie, à leur valeur nominale ou à un prix fixé selon une formule tenant compte des taux d'intérêt en vigueur au moment du rachat, selon le plus élevé des deux montants.

*D.* La Compagnie a un programme de papier commercial, garanti par une portion des facilités de crédit renouvelables, qui lui permet d'émettre du papier commercial jusqu'à concurrence d'un montant total de 600 M$ sur le principal, ou l'équivalent en dollars US. Le papier commercial vient à échéance au cours de la prochaine année mais a été classé comme dette à long terme, ce qui tient compte de l'intention et de la capacité contractuelle de la Compagnie de refinancer l'emprunt à court terme par des émissions subséquentes de papier commercial ou par un prélèvement sur les facilités de crédit renouvelables. Les taux d'intérêt applicables au papier commercial au 31 décembre 2001 varient de 1,93 % à 2,6 % environ.

*E.* Les taux d'intérêt applicables aux contrats de location-acquisition varient entre 3,14 % et 14,6 % environ, et les dates d'échéance vont de 2002 à 2025. Les intérêts implicites afférents à ces contrats se chiffraient à 545 M$ au 31 décembre 2001 et à 559 M$ au 31 décembre 2000.

Les conventions portant sur du matériel sont remboursables en versements mensuels ou semestriels sur différentes périodes allant jusqu'en 2007, à des taux d'intérêt s'échelonnant de 6 % à 9,7 %. Les montants en capital à payer sont de 17 M$ et 1 M$ US (2 M$ CA) au 31 décembre 2001, et étaient de 26 M$ et 1 M$ US (2 M$ CA) au 31 décembre 2000. Les contrats de location-acquisition, les conventions portant sur du matériel et d'autres obligations sont garantis par des immobilisations dont la valeur comptable nette était de 1 108 M$ au 31 décembre 2001 et de 1 068 M$ au 31 décembre 2000.

Au cours de 2001, la Compagnie a enregistré des actifs totalisant 91 M$ acquis par l'exercice d'options d'achat associées à des contrats de location existants et à des contrats de location pour du nouveau matériel (149 M$ en 2000). Un montant de dette correspondant a également été inscrit.

*F.* Les échéances au cours des prochains exercices sur la dette à long terme existante au 31 décembre 2001 s'établissent comme ci-dessous. Ces remboursements incluent les ententes de rachat et les paiements aux fins des obligations découlant des contrats de location-acquisition mais excluent les remboursements sur le papier commercial et les facilités de crédit renouvelables de 339 M$ et de 273 M$, respectivement.

| *Exercice* | *En millions* Montant |
|---|---|
| 2002 | 163 $ |
| 2003 | 543 |
| 2004 | 547 |
| 2005 | 229 |
| 2006 | 432 |
| 2007 et ultérieurement | 3 401 |

*G.* Le montant total de la dette payable en dollars US s'élevait à 3 334 M$ US (5 302 M$ CA) au 31 décembre 2001, et à 2 290 M$ US (3 434 M$ CA) au 31 décembre 2000.

## 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles

### A. Capital-actions autorisé

Le capital-actions autorisé de la Compagnie est constitué des titres suivants :

- un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A sans valeur nominale pouvant être émises en série;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B sans valeur nominale pouvant être émises en série.

### B. Actions ordinaires émises et en circulation

Au cours de 2001, la Compagnie a émis 2,1 millions d'actions (1,2 million d'actions en 2000 et 1,4 million d'actions en 1999) par suite de la levée d'options d'achat d'actions. Au 31 décembre 2001, le nombre total des actions ordinaires émises et en circulation s'établissait à 192,7 millions.

Au cours de 1999, la Compagnie a émis 9,2 millions d'actions ordinaires à la suite d'un appel public à l'épargne.

### C. Titres privilégiés convertibles

En 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions de titres privilégiés convertibles au prix de 50 $ US le titre. Ces titres portent intérêt, payable trimestriellement en dollars US, au taux de 5,25 % par année, et viennent à échéance le 30 juin 2029. Ces titres sont des titres subordonnés convertibles en actions ordinaires du CN au gré du porteur à un prix de conversion initial de 38,48 $ US l'action ordinaire, soit un taux de conversion initial de 1,2995 action ordinaire par titre privilégié convertible. À compter du 1er juillet 2002, au gré du CN, mais sous réserve de certaines conditions, les droits qu'ont les porteurs de convertir ces titres peuvent être annulés si le cours du marché dépasse 120 % du prix de conversion pendant une certaine période. Si ces conditions sont respectées, le CN peut mettre fin aux droits de conversion en donnant aux porteurs un avis écrit préalable d'au moins 30 jours pour leur permettre de convertir leurs titres privilégiés convertibles en actions ordinaires. Si, à la clôture de la date d'annulation des droits de conversion, le cours du jour est supérieur au prix de conversion, tous les porteurs seront réputés avoir converti leurs titres, sauf dans la mesure où le fiduciaire aura reçu des instructions contraires de la part de n'importe quel porteur.

## 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles *(suite)*

**D. Fractionnement d'actions**

Le 20 juillet 1999, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé un fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une qui a été effectué sous forme de dividende en actions. Ainsi, une action ordinaire additionnelle du CN a été remise pour chaque action en circulation ou détenue en trésorerie le 27 septembre 1999 aux actionnaires inscrits le 23 septembre 1999. Tous les régimes d'achat d'actions tiennent compte de l'émission d'actions ou d'options additionnelles à la suite de l'annonce du fractionnement des actions. Toutes les données relatives aux actions tiennent compte de ce fractionnement des actions.

**E. Programmes de rachat d'actions**

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au 31 décembre 2001, la Compagnie n'avait pas racheté d'actions ordinaires en vertu du programme de rachat d'actions.

En 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au cours de 2000, la Compagnie a utilisé 529 M$ pour racheter 13 millions d'actions ordinaires au prix moyen de 40,70 $ l'action.

## 12 Régimes d'achat d'actions

**A. Régime d'actionnariat du personnel**

La Compagnie dispose d'un Régime d'actionnariat du personnel (RAP) afin de donner aux membres du personnel admissibles la possibilité de souscrire jusqu'à 6 % de leur salaire brut pour acheter des actions ordinaires de la Compagnie sur le marché libre, en contrepartie de quoi la Compagnie s'engage à investir, en leur nom, un montant supplémentaire correspondant à 35 % du montant investi par eux. Au 31 décembre 2001, 9 432 membres du personnel participaient au régime (7 916 au 31 décembre 2000). En 2001, un total de 516 726 actions, incluant les contributions de la Compagnie, ont été achetées en vertu du RAP au nom des membres du personnel, comparativement à 637 531 en 2000, d'où une charge avant impôts imputée au bénéfice de 8 M$, de 6 M$ et de 5 M$ pour les exercices terminés les 31 décembre 2001, 2000 et 1999, respectivement.

**B. Régime d'intéressement à moyen terme par octroi d'unités d'actions**

Le régime d'octroi d'unités d'actions de la Compagnie, approuvé par le Conseil d'administration en 2001, donne à certains cadres supérieurs désignés de la Compagnie le droit de toucher, le 30 juin 2004, un paiement composé à 50 % d'actions ordinaires de la Compagnie et à 50 % d'une valeur en espèces.

Les unités d'actions sont acquises à la condition d'atteindre certains objectifs associés au cours des actions de la Compagnie pendant la période de six mois se terminant le 30 juin 2004. Vu la nature des conditions d'acquisition, aucune charge de rémunération n'a été constatée pour 2001. Au 31 décembre 2001, le nombre total d'unités d'actions en circulation s'élevait à 421 500, et 43 500 unités d'actions supplémentaires étaient autorisées aux fins d'émissions futures dans le cadre de ce régime.

**C. Options d'achat d'actions**

La Compagnie offre aux membres du personnel admissibles des régimes d'options d'achat d'actions leur permettant d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie, une fois le droit de levée des options acquis, au cours en vigueur au moment de l'octroi des options. Les options peuvent être levées sur une période maximale de dix ans. En général, les droits de levée des options s'acquièrent sur une période de quatre ans de service continu et ne peuvent être exercés au cours des 12 premiers mois suivant la date de l'octroi. Au 31 décembre 2001, 5,5 millions d'actions ordinaires supplémentaires étaient autorisées aux fins d'émissions futures dans le cadre de ces régimes.

Les options offertes par la Compagnie comprennent des options conventionnelles qui peuvent être acquises sur une période définie et des options de rendement qui ne peuvent être acquises que si la Compagnie atteint certaines cibles en matière de ratio d'exploitation et de rendement du capital investi sans facteur d'endettement. Au 31 décembre 2001, le nombre d'options conventionnelles et d'options de rendement en circulation s'établissait à 7,5 millions et à 2,4 millions, respectivement.

Les changements relatifs aux options d'achat d'actions offertes par la Compagnie se présentent comme suit :

| | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
|---|---|---|
| | *En millions* | |
| En circulation au 31 décembre 1998 [1] | 7,1 | 29,11 $ |
| Octroyées | 3,0 | 45,46 $ |
| Annulées | (0,4) | 34,51 $ |
| Levées | (1,4) | 25,43 $ |
| En circulation au 31 décembre 1999 [1] | 8,3 | 34,88 $ |
| Octroyées | 2,2 | 35,33 $ |
| Annulées | (0,4) | 36,23 $ |
| Levées | (1,2) | 22,19 $ |
| En circulation au 31 décembre 2000 [1] | 8,9 | 34,95 $ |
| Conversion des options du WC | 1,0 | 58,63 $ |
| Octroyées | 2,4 | 50,65 $ |
| Annulées | (0,3) | 46,01 $ |
| Levées | (2,1) | 30,43 $ |
| *En circulation au 31 décembre 2001* [1][2] | 9,9 | 43,62 $ |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

*(2) Comprend les options d'achat d'actions converties du WC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

Au 31 décembre 2001, les options d'achat d'actions en circulation et pouvant être levées se présentaient comme suit :

| | Options en circulation | | | Options pouvant être levées | |
|---|---|---|---|---|---|
| Échelle de prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée des années jusqu'à l'expiration | Moyenne pondérée du prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
| | *En millions* | | | *En millions* | |
| 13,50 $–23,72 $ | 0,3 | 3 | 17,90 $ | 0,3 | 17,90 $ |
| 25,40 $–35,01 $ | 2,5 | 7 | 33,37 $ | 1,1 | 31,14 $ |
| 35,70 $–49,45 $ | 4,1 | 6 | 44,38 $ | 2,7 | 44,47 $ |
| 50,02 $–69,77 $ | 2,8 | 9 | 51,66 $ | 0,3 | 55,61 $ |
| 70,65 $ et plus | 0,2 | 6 | 94,47 $ | 0,1 | 94,47 $ |
| *Solde au 31 décembre 2001* [1] | **9,9** | **7** | **43,62 $** | **4,5** | **41,86 $** |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC et du WC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

**D. Charge liée à la rémunération en actions**

La charge relative à la rémunération liée à certaines options de rendement offertes dans le cadre des régimes d'options d'achat d'actions est déterminée en fonction de la valeur intrinsèque des options, selon la prise de position de l'*Accounting Principles Board Opinion* (APB) 25, *« Accounting for Stock Issued to Employees »*, et des interprétations y afférentes. La charge constatée à ce titre en 2001, 2000 et 1999 s'est élevée à 19 M$, 3 M$ et 7 M$, respectivement. Si la charge liée à la rémunération avait été déterminée en fonction de la juste valeur à la date de l'octroi des options en vertu de tous les régimes, conformément à la norme SFAS 123, *« Accounting for Stock-Based Compensation »*, le bénéfice net pro forma et le bénéfice pro forma par action de la Compagnie s'établiraient comme suit :

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice net *(en millions)* | 1 031 $ | 917 $ | 740 $ |
| Bénéfice par action en circulation | 5,37 $ | 4,70 $ | 3,75 $ |
| Bénéfice dilué par action | 5,19 $ | 4,58 $ | 3,68 $ |

Les chiffres pro forma font état des charges liées à la rémunération, établies au moyen du modèle Black-Scholes de fixation des prix de l'option, en fonction des hypothèses suivantes :

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Durée projetée de l'option *(nombre d'années)* | 7,0 | 7,0 | 7,0 |
| Taux d'intérêt sans risque | 5,36 % | 5,38 % | 6,64 % |
| Volatilité projetée du cours des actions | 30 % | 30 % | 30 % |
| Dividende moyen par action | 0,78 $ | 0,70 $ | 0,60 $ |

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Moyenne pondérée de la juste valeur des options octroyées | 13,79 $ | 12,54 $ | 18,93 $ |

## 13 Régimes de retraite

La Compagnie offre des régimes de retraite en vertu desquels presque tous les membres de son personnel ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations généralement fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Les tableaux qui suivent portent sur tous les régimes de la Compagnie. Toutefois, les descriptions ci-dessous portent exclusivement sur le régime de retraite principal de la Compagnie, à savoir le Régime de retraite du CN (le Régime de retraite). Les autres régimes de retraite de la Compagnie sont de moindre importance.

**Description du régime**

Le Régime de retraite est un régime contributif à prestations déterminées qui couvre pratiquement tous les membres du personnel du CN. La pension versée est surtout fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des derniers gains annuels ouvrant droit à pension. Tous les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'y adhérer dès leur entrée en fonctions. Les prestations de retraite sont indexées après la retraite au moyen d'un mécanisme de partage des gains (des pertes), sous réserve d'une augmentation minimale garantie. Le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN) est une société de fiducie indépendante. À titre de fiduciaire, celle-ci exerce certaines fonctions; elle doit notamment détenir les titres légaux de l'actif des Caisses fiduciaires de retraite du CN et assurer le respect, par la Compagnie, en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite et de la législation qui s'y applique.

**Politique de capitalisation**

Les cotisations des membres du personnel au Régime de retraite sont déterminées selon les modalités du régime. Les cotisations patronales sont conformes aux dispositions législatives du gouvernement du Canada, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, et sont déterminées selon les résultats d'évaluations actuarielles réalisées au moins tous les trois ans. Ces évaluations sont effectuées conformément aux exigences législatives et aux recommandations de l'Institut Canadien des Actuaires pour l'évaluation des régimes de retraite.

## 13 Régimes de retraite *(suite)*

**Description de l'actif des Caisses**

L'actif du Régime de retraite est comptabilisé séparément dans les Caisses fiduciaires de retraite du CN et est composé d'encaisse et placements à court terme, d'obligations, d'hypothèques, d'actions canadiennes et étrangères, de biens immobiliers et d'actifs pétroliers et gaziers.

*a)* Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice | 10 855 $ | 9 935 $ |
| Intérêts débiteurs | 701 | 690 |
| Perte actuarielle | 94 | 730 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 92 | 70 |
| Cotisations des participants aux régimes | 73 | 74 |
| Change étranger – fluctuations | 6 | 3 |
| Prestations versées et transferts | (665) | (647) |
| *Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice* | 11 156 $ | 10 855 $ |

*b)* Évolution de l'actif des régimes

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice | 12 455 $ | 11 768 $ |
| Cotisations de l'employeur | 69 | 59 |
| Cotisations des participants aux régimes | 73 | 74 |
| Change étranger – fluctuations | 6 | 3 |
| Rendement réel sur l'actif des régimes | (175) | 1 198 |
| Prestations versées et transferts | (665) | (647) |
| *Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice* | 11 763 $ | 12 455 $ |

*c)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice[1] | 607 $ | 1 600 $ |
| Gain actuariel net non constaté[1] | (537) | (1 652) |
| Obligations transitoires nettes non constatées | 39 | 59 |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | 133 | 153 |
| *Montant net constaté* | 242 $ | 160 $ |

*(1) Assujetti à une réduction ultérieure au titre du partage des gains en vertu des dispositions du régime.*

*d)* Montant constaté dans le Bilan consolidé

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Coût des prestations versées à l'avance *(Note 6)* | 251 $ | 166 $ |
| Coût des prestations constituées | (9) | (6) |
| Passif minimum supplémentaire | (18) | – |
| Actif intangible | 1 | – |
| Autre bénéfice global cumulé *(Note 22)* | 17 | – |
| *Montant net constaté* | 242 $ | 160 $ |

*e)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 701 $ | 690 $ | 632 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 92 | 70 | 95 |
| Amortissement des obligations transitoires nettes | 20 | 19 | 19 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 20 | 19 | 20 |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes | (846) | (792) | (732) |
| Perte actuarielle nette constatée | – | – | 23 |
| *Coût (produit) net des prestations* | (13) $ | 6 $ | 57 $ |

*f)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,50 % | 6,50 % | 7,00 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,00 % | 4,25 % | 4,25 % |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre | 9,00 % | 9,00 % | 9,00 % |

Au 31 décembre 2001, un des régimes de retraite de la Compagnie présentait des obligations au titre des prestations constituées (106 M$) qui excédaient la juste valeur des actifs du régime (79 M$), ce qui donne lieu à un passif minimum supplémentaire découlant du régime de retraite. Les obligations au titre des prestations projetées s'établissaient à 110 M$ au 31 décembre 2001.

## 14 Charge spéciale

Au deuxième trimestre de 2001, la Compagnie a enregistré une charge de 98 M$, 62 M$ après impôts, au titre de la suppression de 690 postes (388 postes ont été supprimés en 2001, et on prévoit la suppression des autres d'ici à la fin de l'année 2002). Cette charge comprenait les indemnités de cessation d'emploi et autres paiements à verser aux membres du personnel touchés.

## 15 Intérêts débiteurs

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Intérêts sur la dette à long terme | 329 $ | 322 $ | 319 $ |
| Intérêts créditeurs | (2) | (11) | (5) |
| | 327 $ | 311 $ | 314 $ |
| *Versements d'intérêts en espèces* | 322 $ | 315 $ | 311 $ |

## 16 Autres produits

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Gain sur la vente de la participation dans la Detroit River Tunnel Company *A)* | 101 $ | – $ | – $ |
| Gain sur la cession d'immobilisations | 53 | 57 | 56 |
| Revenu de placement | 30 | 10 | 21 |
| Gain de change | 7 | 10 | 4 |
| Gain sur l'échange de placements *(Note 6)* | – | 84 | – |
| Coûts immobiliers nets | (20) | (22) | (25) |
| Dépréciation de valeur du placement dans 360networks Inc. *(Note 6)* | (99) | – | – |
| Autres | (7) | (3) | (1) |
| | 65 $ | 136 $ | 55 $ |

*A)* En mars 2001, la Compagnie a vendu sa participation de 50 % de la Detroit River Tunnel Company (DRT) pour un produit de 112 M$ et a enregistré un gain de 101 M$, 73 M$ après impôts. Le DRT, qui fait 1,6 mille de long, est un tunnel uniquement ferroviaire qui traverse la frontière canado-américaine entre Detroit et Windsor, en Ontario.

## 17 Impôts sur le revenu

La charge d'impôts sur le revenu de la Compagnie avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable comprend les éléments suivants :

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Taux d'imposition fédéral | 28,1 % | 29,1 % | 29,1 % |
| Charge d'impôts sur le revenu sur le bénéfice avant impôts sur le revenu et effet cumulatif des changements de convention comptable selon le taux d'imposition fédéral | (399) $ | (429) $ | (352) $ |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu attribuable aux éléments suivants : | | | |
| Impôt provincial et autres impôts | (178) | (180) | (196) |
| Ajustement d'impôts sur le revenu reportés par suite de réductions de taux | 122 | – | – |
| Écart du taux d'imposition des États-Unis | 3 | 9 | 38 |
| Gain sur les cessions et les dividendes | 18 | 18 | 8 |
| Autres | 54 | 46 | 40 |
| *Charge d'impôts sur le revenu* | (380) $ | (536) $ | (462) $ |
| Charge d'impôts sur le revenu : | | | |
| Exigibles | (85) $ | (224) $ | (45) $ |
| Reportés | (295) | (312) | (417) |
| | (380) $ | (536) $ | (462) $ |
| *Versements en espèces pour impôts sur le revenu* | 63 $ | 101 $ | 45 $ |

Les éléments importants des impôts reportés débiteurs et créditeurs sont les suivants :

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| *Impôts reportés débiteurs* | | |
| Provisions pour compressions de l'effectif | 178 $ | 202 $ |
| Courus à payer et autres provisions | 182 | 198 |
| Avantages postérieurs à la retraite | 85 | 91 |
| Pertes et crédits d'impôts reportés | 53 | 26 |
| | 498 | 517 |
| *Impôts reportés créditeurs* | | |
| Immobilisations | 4 936 | 3 778 |
| Montant total net des impôts reportés créditeurs | 4 438 | 3 261 |
| Montant net des impôts reportés débiteurs à court terme | 153 | 114 |
| *Montant net des impôts reportés créditeurs à long terme* | 4 591 $ | 3 375 $ |

En 2001, la Compagnie a constaté des crédits d'impôt à l'investissement de 35 M$ non constatés antérieurement, qui ont réduit le coût des immobilisations. La Compagnie n'a pas constaté de crédits d'impôt à l'investissement en 2000.

## 18 Information sectorielle

La Compagnie œuvre dans un seul secteur d'activité. Ses éléments d'actif sont situés au Canada et aux États-Unis ou elle exerce ses activités.

### Information sur les zones géographiques

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| *Produits d'exploitation :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 3 675 $ | 3 650 $ | 3 524 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 1 977 | 1 778 | 1 712 |
| | 5 652 $ | 5 428 $ | 5 236 $ |
| *Bénéfice d'exploitation :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *i)* | 1 181 $ | 1 199 $ | 1 015 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 501 | 449 | 452 |
| | 1 682 $ | 1 648 $ | 1 467 $ |
| *Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *i)* | 844 $ | 695 $ | 565 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 196 | 242 | 181 |
| | 1 040 $ | 937 $ | 746 $ |
| *Amortissement :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *ii)* | 309 $ | 336 $ | 294 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 229 | 197 | 202 |
| | 538 $ | 533 $ | 496 $ |
| *Dépenses en immobilisations : iii)* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *iv)* | 723 $ | 802 $ | 954 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | 274 | 310 | 324 |
| | 997 $ | 1 112 $ | 1 278 $ |

## 18 Information sectorielle *(suite)*

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| *Éléments d'actif identifiables :* | | |
| Activités ferroviaires au Canada | 9 036 $ | 8 712 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis *v)* | 12 187 | 8 602 |
| | 21 223 $ | 17 314 $ |

*i)* Comprend une charge spéciale en 2001 de 98 M$, 62 M$ après impôts, au titre des compressions de l'effectif.

*ii)* Comprend 6 M$ (8 M$ en 2000, 6 M$ en 1999) au titre de l'amortissement des immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales.

*iii)* Représente des acquisitions d'immobilisations incluant également des dépenses en immobilisations hors caisse financées au moyen de contrats de location-acquisition et de l'amortissement capitalisé.

*iv)* Comprend 5 M$ (9 M$ en 2000, 11 M$ en 1999) au titre d'acquisitions d'immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales.

*v)* Comprend des placements en actions à l'étranger détenus par les filiales de la Compagnie aux États-Unis.

## 19 Bénéfice par action

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| *Bénéfice par action en circulation* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 5,41 $ | 4,81 $ | 3,78 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | – | 0,03 |
| *Bénéfice net* | 5,41 $ | 4,81 $ | 3,81 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | | | |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 5,23 $ | 4,67 $ | 3,71 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | – | – | 0,03 |
| *Bénéfice net* | 5,23 $ | 4,67 $ | 3,74 $ |

Le tableau suivant présente un rapprochement entre le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action :

| *En millions, sauf indication contraire* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable | 1 040 $ | 937 $ | 746 $ |
| Effet de la conversion présumée des titres privilégiés sur le bénéfice | 12 | 11 | 6 |
| | 1 052 $ | 948 $ | 752 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions en circulation | 192,1 | 195,0 | 197,3 |
| Effet des titres dilutifs et des options d'achat d'actions | 8,9 | 7,8 | 5,2 |
| *Nombre moyen pondéré d'actions en circulation après dilution* | 201,0 | 202,8 | 202,5 |
| Bénéfice par action en circulation avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable *(en dollars)* | 5,41 $ | 4,81 $ | 3,78 $ |
| Bénéfice dilué par action avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable *(en dollars)* | 5,23 $ | 4,67 $ | 3,71 $ |

## 20 Engagements et éventualités d'importance

### A. Contrats de location

Au 31 décembre 2001, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location-exploitation et de contrats de location-acquisition totalisaient 1 253 M$ et 1 449 M$, respectivement, et les paiements minimaux nets annuels à effectuer au cours de chacun des cinq prochains exercices jusqu'en l'an 2007 et ultérieurement s'établissaient comme suit :

| *Exercice* — *En millions* | Location-exploitation | Location-acquisition |
|---|---|---|
| 2002 | 230 $ | 186 $ |
| 2003 | 196 | 122 |
| 2004 | 176 | 136 |
| 2005 | 154 | 95 |
| 2006 | 120 | 60 |
| 2007 et ultérieurement | 377 | 850 |
| | 1 253 $ | 1 449 |
| Moins : les intérêts implicites sur les contrats de location-acquisition à des taux variant entre 3,14 % et 14,6 % environ | | 545 |
| Valeur actuelle des paiements minimaux exigibles en vertu de contrats de location-acquisition, au taux courant et compris dans la dette | | 904 $ |

### B. Autres engagements

Au 31 décembre 2001, les engagements de la Compagnie étaient de 28 M$ pour l'acquisition de traverses, de 20 M$ pour des rails et de 4 M$ pour des wagons. De plus, au 31 décembre 2001, la Compagnie avait signé des contrats avec des fournisseurs de carburant portant sur l'achat d'environ 35 % de sa consommation de carburant prévue en 2002 et 11 % de sa consommation de carburant prévue en 2003 au prix du marché en vigueur à la date d'achat.

### C. Éventualités

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des obligations contractuelles, à des blessures corporelles, incluant les accidents de travail et les maladies professionnelles, à des dommages matériels ainsi qu'à des questions environnementales. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. On ne peut prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2001, et conséquemment, on ne peut donner aucune assurance que leur résolution ou que toute autre réclamation ultérieure n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier.

**D. Questions environnementales**

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels. On ne peut estimer avec suffisamment de précision l'ampleur de ces passifs additionnels ou des coûts qui découleraient des mesures prises pour se conformer aux lois et règlements sur l'environnement et pour limiter les cas de contamination ou y remédier, et ce, pour les raisons suivantes :

*i)* l'absence d'information technique spécifique portant sur de nombreux sites;

*ii)* l'absence d'autorité gouvernementale, d'ordonnances de tierces parties ou de réclamations à l'égard de certains sites;

*iii)* la possibilité que les lois et les règlements soient modifiés, que de nouvelles lois ou de nouveaux règlements soient adoptés, que de nouvelles technologies de mise hors service soient développées, et l'incertitude relative au moment où les travaux seront réalisés sur certains sites;

*iv)* la possibilité que les coûts pour certains sites soient récupérés auprès de tierces parties.

Par conséquent, on ne peut déterminer à l'heure actuelle la probabilité que ces coûts soient engagés, ni indiquer si ces coûts seront d'importance pour la Compagnie. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir, qu'ils n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie. Bien qu'il soit impossible d'estimer avec suffisamment de précision l'incidence des questions environnementales sur les résultats d'exploitation et les liquidités, la direction est d'avis que, selon les informations actuelles, ces questions n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou la position concurrentielle de la Compagnie. Les coûts liés à toutes les mesures correctives futures seront provisionnés durant l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Au 31 décembre 2001, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 112 M$ (85 M$ au 31 décembre 2000). Au cours de 2001, la Compagnie a imputé à cette provision des paiements de 14 M$, comparativement à 11 M$ en 2000 et 16 M$ en 1999. De plus, les dépenses en immobilisations pour les questions environnementales ont été de 19 M$ en 2001, de 20 M$ en 2000 et de 11 M$ en 1999. La Compagnie s'attend également à ce que ces dépenses en immobilisations soient d'environ 21 M$ en 2002 et 30 M$ en 2003 et en 2004. La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

## 21 Instruments financiers

Comme l'indique la Note 2, le 1er janvier 2001, la Compagnie a adopté le SFAS 133, *« Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities »*, tel que modifié par le SFAS 138 *« Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities »*.

**A. Gestion des risques**

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

*i) Risque de crédit*

La Compagnie surveille, dans le cours normal de ses activités, la situation financière de ses clients et examine les antécédents de chaque nouveau client en matière de crédit.

La Compagnie s'expose à un risque de crédit dans le cas où les contreparties aux instruments financiers dérivés ne respectent pas leurs obligations. En l'occurrence, elle ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit des contreparties. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties. Au 31 décembre 2001, le montant total du risque de crédit lié aux contreparties de la Compagnie était négligeable. La Compagnie estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit.

## 21 Instruments financiers *(suite)*

*ii) Taux d'intérêt*

Afin de minimiser la volatilité de la juste valeur de certains titres de dette à long terme à taux fixe, la Compagnie a conclu en 2000 des swaps de taux d'intérêt pour un montant nominal total de 150 M$ et de 50 M$ US (75 M$ CA). Ces transactions ont eu l'effet de convertir le taux d'intérêt fixe de certaines dettes en taux d'intérêt variable. Ces swaps ont été comptabilisés à titre d'opérations de couverture de la juste valeur marchande et sont réputés ne comporter aucune inefficacité conformément aux exigences du SFAS 133. En 2001, ces swaps sont venus à échéance et les dettes associées ont été remboursées. La Compagnie n'a pas conclu de nouveaux swaps de taux d'intérêt en 2001.

*iii) Devises étrangères*

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie croissante de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation et les charges de la Compagnie.

Afin de minimiser la volatilité du bénéfice résultant de la conversion en dollars canadiens de la dette à long terme libellée en dollars US, la Compagnie a désigné la totalité de la dette à long terme libellée en dollars US de la société mère comme couverture de change relativement à son investissement net dans les filiales aux États-Unis. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont inclus dans le poste Autre bénéfice global.

*iv) Carburant*

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale, la Compagnie a une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de swap sur le pétrole brut et le mazout de chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance. Les changements de la juste valeur des swaps sont étroitement liés aux fluctuations du prix du carburant. Par conséquent, conformément aux dispositions du SFAS 133, ces couvertures relatives au carburant sont comptabilisées à titre de couvertures des flux de trésorerie; donc, la partie effective du changement cumulatif de la valeur marchande des instruments dérivés a été inscrite au poste Autre bénéfice global. Les montants cumulés au poste Autre bénéfice global seront reclassés au bénéfice au moment de la consommation du carburant couvert. Si le changement cumulatif de juste valeur des swaps ne compense pas le changement cumulatif du prix du carburant, la partie non efficace de l'opération de couverture sera immédiatement imputée au bénéfice. Si l'opération de couverture liée au carburant est annulée et qu'on ne prévoit pas que l'achat de carburant projeté aura lieu, le montant cumulé au poste Autre bénéfice global serait immédiatement reclassé au bénéfice.

Pour les exercices terminés les 31 décembre 2001, 2000 et 1999, les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte matérialisée de 6 M$, à un gain matérialisé de 49 M$ et à un gain matérialisé de 5 M$, respectivement. Au 31 décembre 2001, la Compagnie s'était couverte pour environ 45 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002 et pour 25 % de sa consommation de carburant prévue pour 2003, soit pour un total d'environ 264 millions de gallons US au prix moyen de 0,607 $ US par gallon US.

Au 31 décembre 2001, le poste Autre bénéfice global cumulé comprenait une perte non matérialisée de 38 M$, dont 31 M$ sont liés à des transactions portant sur des instruments dérivés qui arriveront à terme au cours de la prochaine année. Les exigences du SFAS 133 n'ont pas eu de répercussions importantes sur l'État consolidé des résultats, puisque les instruments dérivés de la Compagnie ont été très efficaces pour couvrir les variations des flux de trésorerie liés aux achats prévisionnels de carburant diesel. La Compagnie n'a constaté aucun gain ni aucune perte d'importance en 2001 attribuable à l'inefficacité des opérations de couverture liées au prix du carburant.

*v) Autres*

La Compagnie ne dispose pas actuellement d'instruments dérivés non désignés comme faisant partie d'une opération de couverture.

**B. Juste valeur des instruments financiers**

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Compagnie utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au Bilan consolidé sous les postes suivants :

*i) Espèces et quasi-espèces, Débiteurs, Créditeurs et charges à payer et Autres éléments du passif à court terme :*

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

*ii) Autres éléments d'actif et charges reportées :*

Placements : La Compagnie possède plusieurs placements sous forme de titres d'emprunt et de participations dont la valeur comptable se rapproche de la juste valeur, à l'exception d'un placement comptabilisé au coût dont la juste valeur a été estimée en fonction de la quote-part du CN de l'actif net.

*iii) Dette à long terme :*
La juste valeur de la dette à long terme de la Compagnie est estimée selon les valeurs à la cote des titres d'emprunt identiques ou semblables ainsi que selon les flux monétaires actualisés aux taux d'intérêt en vigueur de titres d'emprunt dont les modalités, la notation de la société et la durée restante à l'échéance sont semblables.

*iv) Titres privilégiés convertibles :*
La juste valeur des titres privilégiés convertibles de la Compagnie est estimée selon la valeur à la cote.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Compagnie aux 31 décembre 2001 et 2000, pour lesquels les valeurs comptables au Bilan consolidé diffèrent des justes valeurs :

| *En millions* | *31 décembre 2001* | | *31 décembre 2000* | |
|---|---|---|---|---|
| | **Valeur comptable** | **Juste valeur** | Valeur comptable | Juste valeur |
| *Actif financier* | | | | |
| Placements | **496 $** | **551 $** | 269 $ | 315 $ |
| *Passif financier* | | | | |
| Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins de un an) | **5 927 $** | **5 986 $** | 4 320 $ | 4 191 $ |
| Titres privilégiés convertibles | **366 $** | **479 $** | 345 $ | 315 $ |

## 22 Autre bénéfice (perte) global(e)

*A.* Les tableaux suivants présentent les éléments du poste Autre bénéfice (perte) global(e) et les incidences fiscales connexes :

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre 2001* | | |
|---|---|---|---|
| | **Avant impôts** | **Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu** | **Après impôts** |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans les filiales aux É.-U. | **(202) $** | **71 $** | **(131) $** |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans les établissements à l'étranger | **308** | **(108)** | **200** |
| Moins-value non matérialisée sur le placement dans 360networks Inc. *(Note 6)* | **(129)** | **35** | **(94)** |
| Moins-value non matérialisée sur les instruments dérivés liés au carburant *(Note 21)* | **(38)** | **13** | **(25)** |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | **(17)** | **6** | **(11)** |
| Adoption de taux d'impôts sur le revenu reportés | **–** | **(32)** | **(32)** |
| *Autre bénéfice (perte) global(e)* | **(78) $** | **(15) $** | **(93) $** |

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre 2000* | | |
|---|---|---|---|
| | Avant impôts | Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu | Après impôts |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans les filiales aux É.-U. | (91) $ | 34 $ | (57) $ |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans les filiales aux É.-U. | 191 | (71) | 120 |
| Plus-value non matérialisée sur le placement dans 360networks Inc. *(Note 6)* | 129 | (35) | 94 |
| *Autre bénéfice (perte) global(e)* | 229 $ | (72) $ | 157 $ |

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre 1999* | | |
|---|---|---|---|
| | Avant impôts | Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu | Après impôts |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement net dans l'IC | 180 $ | (69) $ | 111 $ |
| Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans l'IC | (202) | 78 | (124) |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | 2 | (1) | 1 |
| *Autre bénéfice (perte) global(e)* | (20) $ | 8 $ | (12) $ |

## 22 Autre bénéfice (perte) global(e) *(suite)*

*B.* Le tableau suivant présente les variations dans les soldes de chacune des composantes du poste Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) :

*En millions*

| | Change étranger sur dette en $ US | Change étranger sur l'investissement net dans les établissements à l'étranger | Plus-value (moins-value) sur le placement dans 360networks Inc. | Moins-value sur les instruments dérivés liés au carburant | Ajustement lié au passif minimum du régime de retraite | Adoption de taux d'impôts sur le revenu reportés | Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Solde au 1er janvier 1999 | (144) $ | 151 $ | – $ | – $ | (1) $ | – $ | 6 $ |
| Variation en cours d'exercice | 111 | (124) | – | – | 1 | – | (12) |
| Solde au 31 décembre 1999 | (33) | 27 | – | – | – | – | (6) |
| Variation en cours d'exercice | (57) | 120 | 94 | – | – | – | 157 |
| Solde au 31 décembre 2000 | (90) | 147 | 94 | – | – | – | 151 |
| Variation en cours d'exercice | (131) | 200 | (94) | (25) | (11) | (32) | (93) |
| *Solde au 31 décembre 2001* | (221) $ | 347 $ | – $ | (25) $ | (11) $ | (32) $ | 58 $ |

## 23 Données financières trimestrielles – non vérifiées

*En millions, sauf les données relatives aux actions*

| | Trimestres 2001 | | | | Trimestres 2000 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier |
| *Produits d'exploitation* | 1 537 $ | 1 325 $ | 1 392 $ | 1 398 $ | 1 393 $ | 1 330 $ | 1 333 $ | 1 372 $ |
| *Bénéfice d'exploitation* | 521 $ | 430 $ | 346 $ | 385 $ | 441 $ | 407 $ | 418 $ | 382 $ |
| *Bénéfice net* | 296 $ | 252 $ | 217 $ | 275 $ | 237 $ | 216 $ | 230 $ | 254 $ |
| *Bénéfice par action en circulation* | 1,54 $ | 1,31 $ | 1,13 $ | 1,44 $ | 1,24 $ | 1,12 $ | 1,18 $ | 1,27 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | 1,48 $ | 1,27 $ | 1,10 $ | 1,39 $ | 1,20 $ | 1,09 $ | 1,15 $ | 1,24 $ |
| *Dividende déclaré par action* | 0,195 $ | 0,195 $ | 0,195 $ | 0,195 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ |

## 24 Chiffres comparatifs

Pour respecter la présentation adoptée dans l'exercice en cours, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés pour les exercices 2000 et 1999.

Table des matières

**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**


68 Analyse de la direction
80 Rapport de la direction
80 Rapport des vérificateurs
81 État consolidé des résultats
82 Bilan consolidé
83 État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires
84 État consolidé des flux de trésorerie


**Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN**


103 Revue générale
104 Rapport du fiduciaire
105 Rapport de l'actuaire
105 Rapport des vérificateurs
106 État consolidé de l'actif net à la valeur marchande
107 État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande
108 Notes afférentes aux états financiers consolidés


**Notes afférentes aux états financiers consolidés**


85 1 Énoncé des conventions comptables importantes
87 2 Changements de convention comptable
87 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation
88 4 Débiteurs
88 5 Immobilisations
88 6 Autres éléments d'actif et charges reportées
89 7 Facilités de crédit
89 8 Créditeurs et charges à payer
89 9 Autres éléments de passif et crédits reportés
90 10 Dette à long terme
91 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles
92 12 Régimes d'achat d'actions
93 13 Régimes de retraite
94 14 Charge spéciale
94 15 Intérêts débiteurs
94 16 Autres produits
94 17 Impôts sur le revenu
95 18 Information sectorielle
95 19 Bénéfice par action
96 20 Engagements et éventualités d'importance
97 21 Instruments financiers
98 22 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis
102 23 Données financières trimestrielles – non vérifiées
102 24 Chiffres comparatifs

## *Analyse de la direction*

*L'analyse de la direction rend compte de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de ses filiales en propriété exclusive, y compris la Grand Trunk Corporation, l'Illinois Central Corporation (IC) et la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC), cette dernière pour la période du 9 octobre 2001 au 31 décembre 2001. Dans cette analyse, le mot « Compagnie » désigne le CN et ses filiales, selon le contexte. Les actions ordinaires du CN sont inscrites aux bourses de Toronto et de New York. À moins d'indication contraire, toutes les données financières contenues dans la présente section sont exprimées en dollars canadiens et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada.*

### Résultats financiers

#### Comparaison entre 2001 et 2000

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 727 M$ (3,72 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, comparativement à 774 M$ (3,91 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000. Le bénéfice dilué par action a été de 3,62 $ pour l'exercice 2001 contre 3,82 $ en 2000. Les résultats pour 2001 comprennent un bénéfice net de 11 M$ lié à l'acquisition du WC. Le bénéfice d'exploitation de 2001 s'est établi à 1 366 M$ contre 1 385 M$ en 2000, soit une diminution de 19 M$, ou 1 %.

Les exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. L'exercice 2001 comprend une charge spéciale de 98 M$, 62 M$ après impôts (0,32 $ par action en circulation ou 0,31 $ par action après dilution) afférente aux compressions de l'effectif, une charge de 99 M$, 77 M$ après impôts (0,40 $ par action en circulation ou 0,38 $ par action après dilution) afférente à la dépréciation de son placement net dans 360networks Inc., et un gain de 101 M$, 82 M$ après impôts (0,42 $ par action en circulation ou 0,41 $ par action après dilution) afférent à la vente de sa participation de 50 % de la Detroit River Tunnel Company (DRT). En 2000, la Compagnie a enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution) lié à l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc.

À l'exclusion des effets des éléments discutés précédemment, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 784 M$ (4,02 $ par action en circulation ou 3,90 $ par action après dilution) en 2001 comparativement à 716 M$ (3,61 $ par action en circulation ou 3,54 $ par action après dilution) en 2000. Le bénéfice d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale de 2001, a augmenté de 79 M$, ou 6 %, pour s'établir à 1 464 M$. Le ratio d'exploitation, à l'exclusion de la charge spéciale, est passé de 74,6 % en 2000 à 74,1 % en 2001, soit une amélioration de un demi-point.

#### Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, les produits d'exploitation ont totalisé 5 652 M$ contre 5 446 M$ en 2000. Cette hausse de 206 M$, ou 4 %, est attribuable dans une large mesure à l'inclusion de 129 M$ au titre des produits d'exploitation du WC et à un accroissement des produits d'exploitation réalisé par les groupes commerciaux des Métaux et minéraux, de l'Intermodal, des Produits forestiers et des Produits céréaliers et engrais. Cet accroissement a été, en partie, neutralisé par la baisse des produits d'exploitation tirés du groupe commercial des Véhicules automobiles. Les tonnes-milles commerciales et les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont chacun augmenté de 2 % comparativement à 2000.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 923 $ | 894 $ | 25 243 | 24 858 | 3,66 | 3,60 |
| Métaux et minéraux | 458 | 392 | 10 777 | 9 207 | 4,25 | 4,26 |
| Produits forestiers | 1 088 | 1 008 | 29 639 | 28 741 | 3,67 | 3,51 |
| Charbon | 338 | 328 | 15 566 | 15 734 | 2,17 | 2,08 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 161 | 1 136 | 42 728 | 42 396 | 2,72 | 2,68 |
| Intermodal | 969 | 919 | 26 257 | 25 456 | 3,69 | 3,61 |
| Véhicules automobiles | 520 | 559 | 2 885 | 3 165 | 18,02 | 17,66 |
| Autres éléments [1] | 195 | 210 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 652 $ | 5 446 $ | 153 095 | 149 557 | 3,56 | 3,50 |

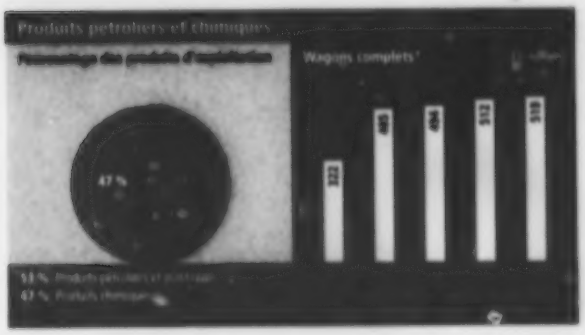
*(1) Essentiellement des produits autres que ceux tirés du transport de marchandises, provenant de tiers.*

**Produits pétroliers et chimiques**

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 29 M$, ou 3 %, par rapport à 2000, dont 22 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est surtout attribuable à des gains de parts de marché et aux expansions d'usines dans le secteur des produits pétroliers, au trafic accru de sel, particulièrement au début de l'année, et à la faiblesse du dollar canadien. Ces augmentations ont été neutralisées en partie par la baisse importante de la demande pour le soufre. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice est surtout attribuable aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien.

**Produits forestiers**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 80 M$, ou 8 %, par rapport à 2000, dont 55 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, la croissance enregistrée au cours de l'exercice est attribuable à des gains de parts de marché dans le segment des panneaux ainsi qu'aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette augmentation a été partiellement annulée par la faiblesse des marchés des pâtes et papiers, attribuable en partie à l'importante baisse de la consommation de papier aux États-Unis. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est principalement due aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien et à l'inclusion du trafic du WC qui se fait sur plus courtes distances.



**Métaux et minéraux**

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 66 M$, ou 17 %, par rapport à 2000, dont 22 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, la croissance constatée pour l'exercice a été favorisée par la vitalité des expéditions canadiennes d'aluminium aux États-Unis, allant de pair avec la diminution de la production américaine, l'accroissement du trafic de machinerie, les gains de parts de marché dans les segments de l'acier, des minerais et des concentrés et l'augmentation des expéditions de pierre et de roche aux États-Unis. L'importante faiblesse des marchés de l'acier a annulé en partie la croissance générale. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés essentiellement inchangés par rapport à 2000.

**Charbon**

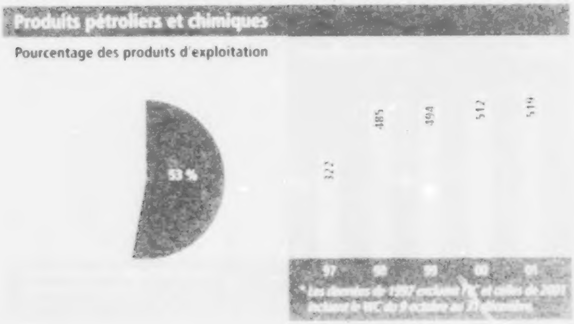
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 10 M$, ou 3 %, par rapport à 2000, dont 7 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, la forte demande pour le charbon thermique au cours de l'exercice a été neutralisée en partie par la baisse des expéditions du charbon métallurgique en raison de la fermeture de certaines mines canadiennes en 2000. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de l'exercice est surtout attribuable à la hausse des tarifs, lesquels sont liés au prix de cette marchandise, et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien.

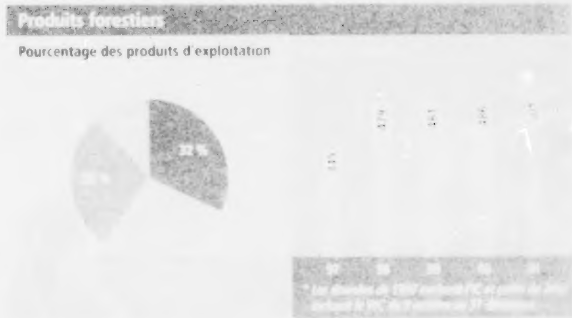
### Produits pétroliers et chimiques

Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont augmenté de 29 M$, ou 3 %, par rapport à 2000, dont 22 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est surtout attribuable à des gains de parts de marché et aux expansions d'usines dans le secteur des produits pétroliers, au trafic accru de sel, particulièrement au début de l'année, et à la faiblesse du dollar canadien. Ces augmentations ont été neutralisées en partie par la baisse importante de la demande pour le soufre. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice est surtout attribuable aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien.

### Produits forestiers

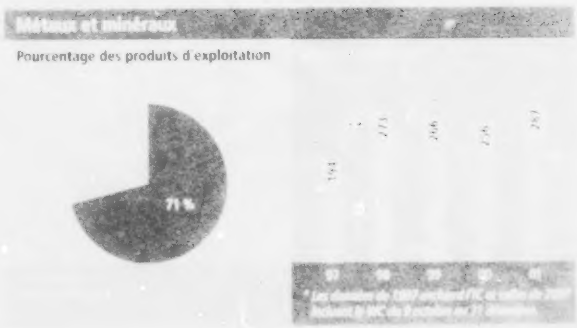
Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de [illegible] M$, ou [illegible] %, par rapport à 2000, dont [illegible] M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, [illegible] est attribuable à des gains de parts de marché dans [illegible] panneaux ainsi qu'aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette augmentation a été partiellement [illegible] pâtes et papiers, attribuable en partie à [illegible] tion de papier aux États-Unis. L'augmentation [illegible] tonne-mille commerciale de 5 % [illegible] de la faiblesse du dollar canadien et [illegible] sur des courtes distances.



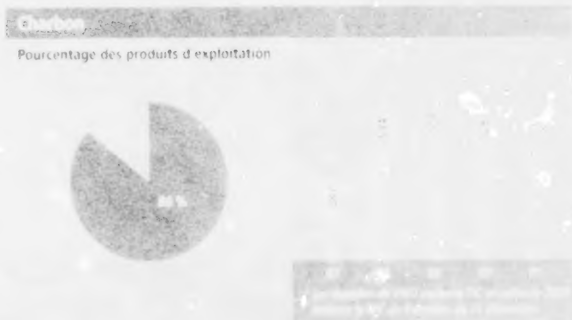

### Métaux et minéraux

[illegible]



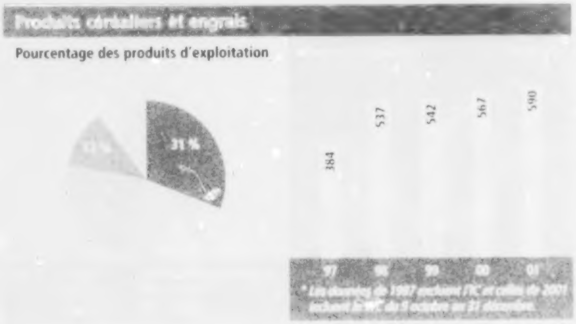

### Charbon

[illegible]



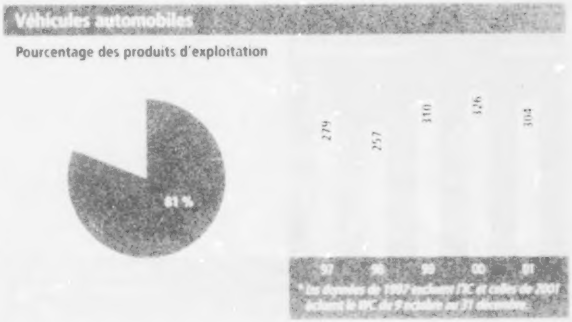
## Produits céréaliers et engrais

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 25 M$, ou 2 %, par rapport à 2000, dont 15 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions de blé aux États-Unis, à la part de marché accrue de la Compagnie pour le trafic du maïs et du soja aux États-Unis et aux exportations accrues de canola via Vancouver. La hausse de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par un changement favorisant le trafic sur courtes distances et par les répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette hausse a été partiellement neutralisée par le plafond, imposé en août 2000, sur les produits d'exploitation liés au transport des produits céréaliers au Canada.



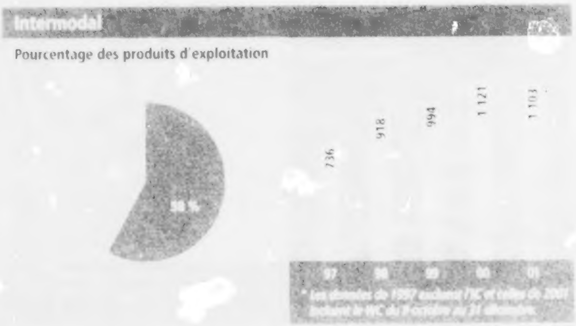

## Véhicules automobiles

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont diminué de 39 M$, ou 7 %, par rapport à 2000. Cette baisse s'explique par la faiblesse de la production de véhicules en Amérique du Nord en 2001 et par des gains non récurrents en 2000 attribuables, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Cette diminution a été partiellement compensée par les effets de la faiblesse du dollar canadien. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est surtout due à la faiblesse du dollar canadien, neutralisée en partie par l'augmentation de la longueur moyenne des parcours.



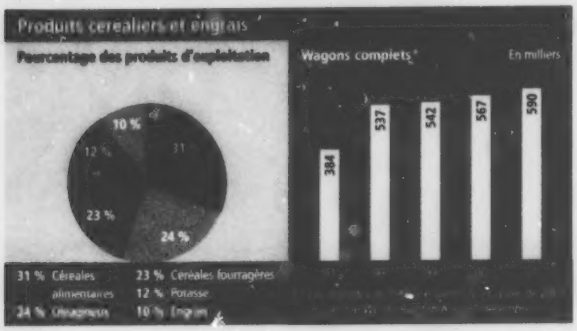

## Intermodal

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 50 M$, ou 5 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 2000, dont 7 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance a été favorisée par des gains de parts de marché dans le segment international et par de nouvelles offres de service dans le segment nord-américain. Des conditions économiques plus faibles au cours du deuxième semestre ont entraîné le ralentissement de la croissance. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est attribuable à la hausse des tarifs et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien, neutralisée en partie par un changement favorisant le trafic sur longues distances.



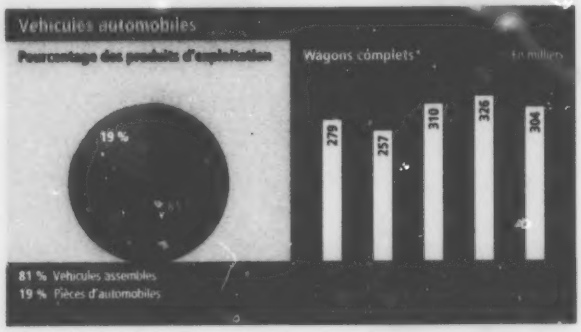
**Produits céréaliers et engrais**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 25 M$, ou 2 %, par rapport à 2000, dont 15 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation des expéditions de blé aux États-Unis, à la part de marché accrue de la Compagnie pour le trafic du maïs et du soja aux États-Unis et aux exportations accrues de canola via Vancouver. La hausse de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par un changement favorisant le trafic sur courtes distances et par les répercussions de la faiblesse du dollar canadien. Cette hausse a été partiellement neutralisée par le plafond, imposé en août 2000, sur les produits d'exploitation liés au transport des produits céréaliers au Canada.



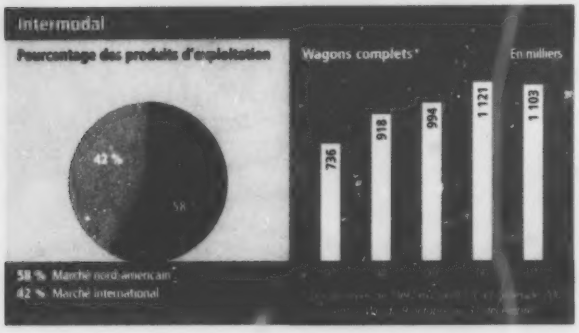

**Véhicules automobiles**

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ont diminué de 39 M$, ou 7 %, par rapport à 2000. Cette baisse s'explique par la faiblesse de la production de véhicules en Amérique du Nord en 2001 et par des gains non récurrents en 2000 attribuables, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Cette diminution a été partiellement compensée par les effets de la faiblesse du dollar canadien. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est surtout due à la faiblesse du dollar canadien, neutralisée en partie par l'augmentation de la longueur moyenne des parcours.




**Intermodal**

Les produits d'exploitation de 2001 ont augmenté de 50 M$, ou 5 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 2000, dont 7 M$ résultent de l'inclusion des produits d'exploitation du WC. À l'exclusion du WC, cette croissance a été favorisée par des gains de parts de marché dans le segment international et par de nouvelles offres de service dans le segment nord-américain. Des conditions économiques plus faibles au cours du deuxième semestre ont entraîné le ralentissement de la croissance. L'augmentation des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 2 % est attribuable à la hausse des tarifs et aux répercussions de la faiblesse du dollar canadien, neutralisées en partie par un changement favorisant le trafic sur longues distances.



**Charges d'exploitation**

Les charges d'exploitation ont totalisé 4 286 M$ en 2001, contre 4 061 M$ en 2000. La hausse constatée en 2001 est principalement attribuable à l'inclusion de 95 M$ de charges d'exploitation du WC, à la charge spéciale liée aux compressions de l'effectif, à une hausse des charges liées au poste Amortissement, aux coûts accrus du carburant et à l'augmentation des charges afférentes aux postes Location de matériel et Risques divers et autres. Ces augmentations ont été partiellement neutralisées par la baisse des charges inscrites au poste Services acquis. À l'exclusion de la charge spéciale, les charges d'exploitation ont totalisé 4 188 M$, soit une augmentation de 127 M$, ou 3 %, comparativement à 2000.

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | | 2000 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 726 $ | 30,5 % | 1 684 $ | 30,9 % |
| Services acquis | 546 | 9,7 % | 595 | 10,9 % |
| Amortissement | 463 | 8,2 % | 412 | 7,6 % |
| Carburant | 485 | 8,6 % | 450 | 8,3 % |
| Location de matériel | 314 | 5,5 % | 291 | 5,4 % |
| Matières | 265 | 4,7 % | 263 | 4,8 % |
| Taxes d'exploitation | 158 | 2,8 % | 158 | 2,9 % |
| Risques divers et autres | 231 | 4,1 % | 208 | 3,8 % |
| | 4 188 | 74,1 % | 4 061 | 74,6 % |
| Charge spéciale | 98 | | – | |
| *Total* | 4 286 $ | | 4 061 $ | |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 2001, les charges de ce poste ont augmenté de 42 M$, ou 2 %, par rapport à 2000. Cette augmentation s'explique principalement par l'inclusion de 46 M$ de charges de main-d'œuvre du WC, par des augmentations de salaire et par les répercussions de la faiblesse du dollar canadien sur les charges libellées en dollars US, lesquelles ont été annulées en partie par la baisse des charges de retraite et d'autres charges liées aux avantages sociaux.

*Services acquis :* Par rapport à 2000, les coûts des services acquis ont diminué de 49 M$, ou 8 %, en 2001. Cette baisse est surtout attribuable aux honoraires professionnels et de consultation non récurrents relativement à un projet de regroupement en 2000 et à la diminution des services contractuels en 2001, annulés en partie par l'accroissement des frais liés aux réparations de matériel et par l'inclusion d'une somme de 11 M$ afférente aux services acquis du WC.

*Amortissement :* Par rapport à 2000, la charge d'amortissement a augmenté de 51 M$, ou 12 %, en 2001. Cette augmentation est surtout attribuable aux acquisitions nettes d'immobilisations et à l'inclusion des charges d'amortissement de 10 M$ du WC.

*Carburant :* En 2001, les charges de ce poste ont augmenté de 35 M$, ou 8 %, par rapport à 2000, principalement en raison de la hausse du prix moyen du carburant et de l'inclusion de 10 M$ au titre des charges de carburant du WC.

*Location de matériel :* Ces charges ont augmenté de 23 M$, ou 8 %, en 2001 par rapport à 2000. Cette augmentation s'explique surtout par la diminution des produits de location et des redevances d'utilisation de wagons hors réseau et par l'inclusion d'une charge de 6 M$ afférente aux locations de matériel du WC. La baisse des redevances liées aux wagons de particuliers a partiellement neutralisé cette hausse.

*Matières :* Les coûts des matières ont augmenté de 2 M$, ou 1 %, en 2001 par rapport à 2000. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des coûts des travaux d'entretien de locomotives et de wagons et à l'inclusion de 4 M$ au titre des charges de matières du WC, neutralisées en grande partie par la hausse, en 2001, des frais recouvrables de travaux effectués pour des tiers.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation sont demeurées inchangées, car l'augmentation des taxes provinciales sur le capital et l'inclusion de 2 M$ au titre des taxes d'exploitation du WC ont été annulées par des recouvrements de taxe de vente provinciale en 2001.

*Risques divers et autres :* En 2001, les charges afférentes à ce poste ont augmenté de 23 M$, ou 11 %, par rapport à 2000. Cette augmentation s'explique par les charges accrues des réclamations relatives aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, l'augmentation des frais liés aux questions environnementales et l'inclusion d'une somme de 6 M$ au titre des risques divers et autres du WC. Cette augmentation a été annulée, en partie, par la baisse des coûts afférents aux réclamations pour dommages matériels et marchandises avariées.

*Charge spéciale :* Au deuxième trimestre de 2001, la Compagnie a enregistré une charge de 98 M$, 62 M$ après impôts, au titre de la suppression de 690 postes (388 postes ont été supprimés en 2001, et on prévoit la suppression des autres d'ici à la fin de l'année 2002). Cette charge comprenait les indemnités de cessation d'emploi et autres paiements à verser aux membres du personnel touchés.

**Autres**

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs, en hausse de 17 M$ par rapport à 2000, se sont élevés à 312 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001. Cette augmentation s'explique surtout par les activités de financement relatives à l'acquisition du WC, l'inclusion d'une somme de 4 M$ au titre des intérêts débiteurs du WC et les répercussions de la faiblesse du dollar canadien sur les intérêts débiteurs libellés en dollars US. Le refinancement, à des taux inférieurs, d'une portion de la dette venue à échéance a partiellement neutralisé cette augmentation.

*Autres produits :* Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 2001 ont atteint 65 M$, comparativement à 126 M$ en 2000. Les résultats de 2001 comprennent une charge de 99 M$ liée à la dépréciation du placement net de la Compagnie dans 360networks Inc., un gain non récurrent de 101 M$ lié à la vente de la participation de 50 % de la Compagnie dans le DRT et une somme de 11 M$ au titre des autres produits du WC. L'exercice de 2000 comprenait un gain de 84 M$ lié à la transaction portant sur 360networks Inc.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 392 M$ pour 2001, comparativement à 442 M$ pour 2000. Le taux d'imposition effectif pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 a été de 35,0 %, contre 36,3 % pour 2000, principalement en raison de taux d'impôts plus bas en 2001.

**Comparaison entre 2000 et 1999**

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 774 M$ (3,91 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, comparativement à 603 M$ (3,03 $ par action en circulation) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999. Le bénéfice dilué par action a été de 3,82 $ pour l'exercice 2000 contre 2,98 $ en 1999.

En 2000, la Compagnie a enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts (0,30 $ par action en circulation ou 0,28 $ par action après dilution) résultant de l'échange de placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions ordinaires de 360networks Inc. À l'exclusion de l'effet de cet élément, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 716 M$ (3,61 $ par action en circulation ou 3,54 $ par action après dilution) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000.

Le bénéfice d'exploitation de 2000 s'est établi à 1 385 M$ contre 1 233 M$ en 1999, soit une augmentation de 152 M$, ou 12 %. Le ratio d'exploitation de 2000 a été de 74,6 % comparativement à 76,6 % en 1999.

**Produits d'exploitation**

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, les produits d'exploitation ont totalisé 5 446 M$ contre 5 261 M$ en 1999. Cette hausse de 185 M$, ou 4 %, est attribuable dans une large mesure à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, de l'Intermodal et des Produits céréaliers et engrais. Cet accroissement a été, en partie, neutralisé par la baisse des produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 % comparativement à 1999, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés inchangés.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Produits d'exploitation | | Tonnes-milles commerciales | | Produits marchandises par tonne-mille commerciale | |
| | *En millions* | | | | *En cents* | |
| Produits pétroliers et chimiques | 894 $ | 878 $ | 24 858 | 24 194 | 3,60 | 3,63 |
| Métaux et minéraux | 392 | 398 | 9 207 | 9 271 | 4,26 | 4,29 |
| Produits forestiers | 1 008 | 995 | 28 741 | 27 500 | 3,51 | 3,62 |
| Charbon | 328 | 402 | 15 734 | 18 645 | 2,08 | 2,16 |
| Produits céréaliers et engrais | 1 136 | 1 066 | 42 396 | 38 681 | 2,68 | 2,76 |
| Intermodal | 919 | 810 | 25 456 | 22 589 | 3,61 | 3,59 |
| Véhicules automobiles | 559 | 483 | 3 165 | 2 733 | 17,66 | 17,67 |
| Autres éléments | 210 | 229 | – | – | – | – |
| *Total* | 5 446 $ | 5 261 $ | 149 557 | 143 613 | 3,50 | 3,50 |

**Produits pétroliers et chimiques**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 16 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de la demande du gaz de pétrole, des produits chimiques et pétrochimiques industriels ainsi qu'à l'accroissement de la production lié aux expansions d'usines dans les segments des produits pétroliers. La faiblesse de la demande du marché pour le polychlorure de vinyle (matières plastiques PVC) et des produits chimiques connexes, ainsi que celle des exportations de soufre aux États-Unis ont partiellement neutralisé ces améliorations. La diminution des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de l'exercice 2000 est principalement attribuable aux modifications apportées à certaines structures contractuelles et tarifaires.

**Métaux et minéraux**
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 6 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. La baisse constatée pour l'exercice 2000 reflète le ralentissement des expéditions d'acier fini, lequel est surtout attribuable à un plus petit nombre de projets de construction de pipelines dans l'Ouest canadien et aux arrêts de production de clients en 2000. Cette diminution a été partiellement compensée, d'une part, par l'accroissement de la part de marché de la Compagnie dans les marchés généraux de l'acier au cours du premier semestre de 2000 et les marchés des concentrés au cours de l'exercice 2000, et d'autre part, par la vigueur de ces mêmes marchés. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 1 % au cours de 2000 est surtout attribuable à une augmentation de la longueur moyenne des parcours.

**Produits forestiers**
Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 13 M$ par rapport à 1999, soit une hausse de 1 %. L'accroissement de la part de marché de la Compagnie et la forte demande au sein du segment du papier ont favorisé la croissance au cours de 2000. Le ralentissement des expéditions de bois d'œuvre en raison de la diminution des prix des marchandises et de la faiblesse du marché de la construction résidentielle aux États-Unis par rapport à 1999 a neutralisé en partie ces améliorations. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 3 % pour 2000 peut être attribuée à une augmentation de la longueur moyenne des parcours. Des pressions sur les tarifs par suite de regroupements dans le secteur des produits forestiers ont également eu une incidence.

**Charbon**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 74 M$, ou 18 %, par rapport à 1999. La faiblesse continue des conditions du marché de l'exportation canadienne du charbon a donné lieu à la baisse des expéditions ainsi qu'à la fermeture de certaines mines de charbon desservies par le CN. Par ailleurs, des réductions tarifaires supplémentaires, lesquelles sont liées au prix du charbon, ont amplifié cette faiblesse. La baisse des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 4 % au cours de 2000 est surtout attribuable à la baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix contractuels de ce combustible.

**Produits céréaliers et engrais**
Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 70 M$, ou 7 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la vigueur des exportations canadiennes de blé et d'orge, ainsi que des exportations d'oléagineux du Canada et des États-Unis. La baisse de 3 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice 2000 s'explique principalement par la baisse des tarifs de transport des produits céréaliers au Canada et par un changement favorisant le trafic sur longues distances.

**Intermodal**
Les produits d'exploitation de 2000 ont augmenté de 109 M$, ou 13 %, par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1999. L'accroissement du trafic des conteneurs transitant par les ports de Vancouver et d'Halifax ainsi que les gains de parts de marché de la Compagnie ont favorisé la croissance dans le segment international. Le segment nord-américain a bénéficié de la vigueur de l'économie nord-américaine ainsi que des gains de parts de marché de la Compagnie réalisés par suite de l'amélioration des services offerts. L'augmentation de 1 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale au cours de l'exercice 2000 est surtout attribuable à un changement en faveur du trafic à rendement plus élevé.

**Véhicules automobiles**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont augmenté de 76 M$, ou 16 %, par rapport à 1999. L'augmentation des produits d'exploitation constatée pour 2000 reflète la vitalité des ventes de véhicules en Amérique du Nord au cours des neuf premiers mois de 2000 de même que des gains non récurrents attribuables, en partie, aux difficultés des concurrents en matière de service. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés pratiquement inchangés au cours de l'exercice 2000 malgré l'augmentation de la longueur moyenne des parcours, en raison de l'accroissement du trafic à rendement plus élevé.

**Autres éléments**
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2000 ont diminué de 19 M$, ou 8 %, par rapport à 1999. La diminution est surtout attribuable à la réception en 1999 d'un paiement non récurrent de l'Office des transports du Canada (OTC) d'une subvention de ligne secondaire relative à une réclamation pour les lignes non rentables. Cette diminution a été compensée en partie par la hausse des produits d'exploitation liés aux services de trains de banlieue en 2000.

**Charges d'exploitation**

Les charges d'exploitation ont totalisé 4 061 M$ en 2000, contre 4 028 M$ en 1999. Ces dernières sont restées relativement stables par rapport à 1999, avec une augmentation de 33 M$, ou moins de 1 %, qui s'explique principalement par l'importante hausse des charges liées aux postes Carburant et Amortissement, partiellement neutralisée par les baisses inscrites à toutes les autres catégories de charges.

| *En millions de dollars* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2000 | | 1999 | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | % des produits | Montant | % des produits |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | 1 684 $ | 30,9 % | 1 711 $ | 32,5 % |
| Services acquis | 595 | 10,9 % | 591 | 11,2 % |
| Amortissement | 412 | 7,6 % | 400 | 7,6 % |
| Carburant | 450 | 8,3 % | 309 | 5,9 % |
| Location de matériel | 291 | 5,4 % | 335 | 6,4 % |
| Matières | 263 | 4,8 % | 260 | 5,0 % |
| Taxes d'exploitation | 158 | 2,9 % | 173 | 3,3 % |
| Risques divers et autres | 208 | 3,8 % | 249 | 4,7 % |
| *Total* | 4 061 $ | 74,6 % | 4 028 $ | 76,6 % |

*Main-d'œuvre et avantages sociaux :* En 2000, les charges de ce poste ont diminué de 27 M$, ou 2 %, par rapport à 1999. Cette diminution, qui s'explique principalement par l'effectif réduit de la Compagnie et par la baisse des charges de retraite, a été en partie annulée par des augmentations de salaire en 2000.

*Services acquis :* Par rapport à 1999, les coûts des services acquis ont augmenté de 4 M$, ou 1 %, en 2000. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse des honoraires professionnels et de consultation liés à un projet de regroupement en 2000, en partie annulée par une nouvelle entente d'exploitation à sens unique et par l'accroissement des frais recouvrables liés à des projets d'installations communes.

*Amortissement :* Par rapport à 1999, la charge d'amortissement a augmenté de 12 M$, ou 3 %, en 2000. Cette augmentation est attribuable à l'effet des acquisitions nettes d'immobilisations et à l'achat, à la fin de 1999, de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation.

*Carburant :* En 2000, les charges de ce poste ont augmenté de 141 M$, ou 46 %, par rapport à 1999. Cette augmentation est surtout attribuable à la hausse de 43 % du prix moyen du carburant (déduction faite du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ainsi qu'à l'accroissement des volumes transportés. Des gains d'efficacité liés au carburant ont en partie annulé cette augmentation.

*Location de matériel :* Ces charges ont diminué de 44 M$, ou 13 %, en 2000 par rapport à 1999. Cette diminution s'explique principalement par les améliorations continues réalisées au chapitre de l'utilisation de l'actif grâce au plan de service de la Compagnie et par l'acquisition de matériel précédemment exploité en vertu de contrats de location-exploitation. Cette diminution a été en partie neutralisée par l'augmentation des volumes transportés et le nombre accru de wagons étrangers sur le réseau.

*Matières :* Les coûts des matières sont demeurés relativement stables en 2000 par rapport à 1999, avec une augmentation de 1 % seulement.

*Taxes d'exploitation :* Les taxes d'exploitation ont diminué de 15 M$, ou 9 %, en 2000 surtout en raison de la diminution d'impôts fonciers municipaux et d'un remboursement de taxes de vente liées à des exercices antérieurs. Cette diminution a été neutralisée en partie par l'augmentation des taxes sur le carburant diesel en raison des volumes transportés accrus.

*Risques divers et autres :* En 2000, les charges afférentes à ce poste ont diminué de 41 M$, ou 16 %, par rapport à 1999. Cette diminution s'explique en grande partie par celles des coûts liés aux questions environnementales et au matériel endommagé ainsi que par certains recouvrements non récurrents. Cette baisse a été partiellement annulée par l'augmentation des coûts liés aux risques divers, aux litiges et aux créances douteuses.

**Autres**

*Intérêts débiteurs :* Les intérêts débiteurs, qui se sont élevés à 295 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, sont demeurés relativement stables par rapport à 1999.

*Autres produits :* Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 2000 ont atteint 126 M$, comparativement à 48 M$ en 1999. Cette augmentation est surtout attribuable au gain réalisé par la Compagnie sur l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre des actions de 360networks Inc.

*Charge d'impôts sur le revenu :* La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 442 M$ pour 2000, comparativement à 370 M$ pour 1999. Le taux d'imposition effectif a été de 36,3 % pour 2000, contre 38,0 % pour 1999. Le taux d'imposition effectif inférieur en 2000 reflète le niveau réduit des impôts sur le revenu applicables à l'exploitation du CN et de ses filiales dans certaines juridictions.

## Liquidités et ressources en capitaux

*Activités d'exploitation :* Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 se sont établis à 1 232 M$, comparativement à 1 128 M$ en 2000. Le bénéfice net, à l'exclusion des éléments hors caisse, a généré des flux de trésorerie de 1 599 M$ en 2001, en hausse par rapport à 1 329 M$ en 2000. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation comprennent une augmentation de 133 M$ des produits nets dégagés du programme de titrisation des débiteurs de la Compagnie. Une part des flux de trésorerie générés en 2001 et en 2000 a été absorbée par les paiements au titre des compressions de l'effectif totalisant 169 M$ en 2001 et 189 M$ en 2000, et par des paiements d'impôts sur le revenu de 63 M$ en 2001 et de 101 M$ en 2000. Les provisions pour compressions de l'effectif totalisaient 491 M$ au 31 décembre 2001. On prévoit que les décaissements relatifs à ces provisions pour compressions de l'effectif s'élèveront à environ 151 M$ en 2002.

*Activités d'investissement :* Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement en 2001 se sont élevés à 1 764 M$, comparativement à 586 M$ en 2000. Les activités d'investissement comprennent une somme de 1 278 M$ liée à l'acquisition du WC au 9 octobre 2001 et un produit de 112 M$ lié à la vente du DRT. Les dépenses nettes en immobilisations, qui ont atteint 638 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, sont demeurées relativement stables par rapport à 2000. Les dépenses nettes en immobilisations ont porté sur le renouvellement des voies, du matériel roulant et sur d'autres améliorations de capacité et de productivité.

La Compagnie prévoit que les dépenses en immobilisations en 2002 demeureront approximativement au même niveau qu'en 2001. Ce total inclura les sommes nécessaires pour le renouvellement continu des installations de base et pour d'autres acquisitions et investissements nécessaires à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation de la Compagnie et du service à la clientèle.

Au 31 décembre 2001, les engagements de la Compagnie étaient de 28 M$ pour l'acquisition de traverses, de 20 M$ pour des rails et de 4 M$ pour des wagons.

*Dividendes :* Au cours de l'exercice 2001, la Compagnie a versé à ses actionnaires des dividendes s'élevant à 174 M$, soit de 0,195 $ par action, par trimestre, pour les actions ordinaires et de 5,25 % par année pour les titres privilégiés convertibles.

*Activités de financement :* Les flux de trésorerie provenant des activités de financement se sont élevés à 740 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001, comparativement à des flux de trésorerie utilisés par les activités de financement de 681 M$ en 2000. Cette augmentation s'explique principalement par l'émission de titres d'emprunt en deux séries, soit des billets d'une valeur de 400 M$ US (629 M$ CA) portant intérêt au taux de 6,375 %, échéant en 2011 et des débentures d'une valeur de 200 M$ US (314 M$ CA) portant intérêt au taux de 7,375 %, échéant en 2031. Au 31 décembre 2001, la Compagnie disposait toujours de 400 M$ US de titres d'emprunt pouvant être émis en vertu de sa déclaration d'enregistrement préalable actuellement en vigueur. La Compagnie n'a pas racheté d'actions ordinaires en 2001 dans le cadre du programme de rachat d'actions. Cependant, en 2000, elle a utilisé une somme de 529 M$ pour racheter des actions ordinaires dans le cadre du programme de rachat d'actions. En 2001, la Compagnie a inscrit une somme de 91 M$ (149 M$ en 2000) au titre des obligations découlant de contrats de location-acquisition pour du nouveau matériel et de la levée d'options d'achat pour du matériel existant.

## Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et le WC ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie devait faire l'acquisition de toutes les actions du WC au coût de 1 297 M$ (831 M$ US). Les actionnaires du WC ont donné leur accord à la Fusion au cours d'une assemblée spéciale tenue le 4 avril 2001. Le 7 septembre 2001, le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis a rendu une décision en vertu de laquelle il accordait unanimement son approbation à l'acquisition du WC par la Compagnie. Le 9 octobre 2001, la Compagnie a complété l'acquisition du WC et a entrepris l'intégration graduelle des activités d'exploitation des deux entreprises. Cette acquisition a été financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Fusion a pour effet d'intégrer deux entreprises précédemment indépendantes pour fournir aux expéditeurs des services ferroviaires améliorés sur un même réseau. Rien ne permet d'assurer que la Compagnie et le WC pourront coordonner leurs activités sans éprouver de difficultés d'exploitation ou la perte d'employés ou de clients clés du CN ou du WC, ni que les services ferroviaires et les autres gains d'efficacité ou synergies que l'on prévoit dégager de la Fusion seront réalisés.

La Compagnie a comptabilisé la Fusion selon la méthode de l'achat pur et simple conformément aux recommandations du chapitre 1581 « Regroupements d'entreprises » du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Par conséquent, les états financiers consolidés de la Compagnie comprennent les éléments d'actif et de passif et les résultats d'exploitation du WC à compter du 9 octobre 2001, soit la date de l'acquisition. On ne prévoit pas que les résultats de l'évaluation finale des éléments d'actif et de passif du WC et les modifications de pratiques comptables auront des conséquences importantes sur les résultats d'exploitation.

## *Analyse de la direction*

### Programmes de rachat d'actions

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au 31 décembre 2001, la Compagnie n'avait pas racheté d'actions ordinaires en vertu du programme de rachat d'actions.

### Recommandations comptables récentes

En août 2001, l'ICCA a adopté le chapitre 3062 « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels » du Manuel. Cette norme, entrant en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002, modifie la comptabilisation de l'écart d'acquisition en adoptant l'approche de la moins-value seulement plutôt que celle de l'amortissement. De plus, cette norme exige que les actifs incorporels acquis soient comptabilisés de façon distincte si les avantages liés aux actifs incorporels découlent d'un droit contractuel ou d'un autre droit découlant de la loi, ou si les actifs incorporels peuvent être vendus, transférés, accordés sous licence, loués ou échangés. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de ce chapitre aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En décembre 2001, l'ICCA a émis la note d'orientation concernant la comptabilité 13 « Relations de couverture ». Cette note d'orientation, entrant en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2003 aux fins de l'application de la comptabilité de couverture, fournit des lignes directrices au sujet de l'identification, de la désignation, de la documentation et de l'efficacité des relations de couverture. Elle traite également de la cessation de la comptabilité de couverture. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de cette note d'orientation aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En décembre 2001, l'ICCA a émis le chapitre 3870 « Rémunérations et autres paiements à base d'actions ». Avec entrée en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002, ce nouveau chapitre exige qu'une méthode de comptabilisation à la juste valeur soit utilisée pour comptabiliser certains types d'attributions à base d'actions. Le chapitre encourage, sans l'imposer, l'utilisation de la méthode de la juste valeur pour la comptabilisation de toutes les autres attributions à base d'actions. Le chapitre traite également de la comptabilisation des droits à la plus-value d'actions et des attributions réglés en espèces, au moyen d'autres actifs financiers ou au moyen d'instruments de capitaux propres. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de ce chapitre aura des répercussions initiales importantes sur ses états financiers.

### Risques commerciaux

Certains renseignements contenus dans ce rapport peuvent constituer des « énoncés prospectifs » selon la définition de la *Private Securities Litigation Reform Act* promulguée en 1995 par les États-Unis. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les perspectives, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Ces éléments comprennent notamment ceux qui sont énoncés ci-après, de même que d'autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis.

### Concurrence

La Compagnie doit livrer concurrence à divers transporteurs, dont le Chemin de fer Canadien Pacifique, qui exploite l'autre grand réseau ferroviaire au Canada et dessert la plupart des mêmes centres industriels et agglomérations que la Compagnie, les entreprises de camionnage sur longues distances et, dans certains marchés, les principaux chemins de fer des États-Unis ainsi que d'autres chemins de fer canadiens et américains. La concurrence s'exerce généralement en fonction de la qualité et de la fiabilité des services offerts, des prix ainsi que de l'état et de la convenance du matériel dont dispose le transporteur. Elle est particulièrement vive dans l'est du Canada, où un réseau routier étendu et des agglomérations relativement rapprochées les unes des autres ont favorisé une forte concurrence des transporteurs routiers. De plus, les marchandises transportées par la Compagnie consistent, pour une bonne part, en produits de base qui sont offerts par d'autres sources sur des marchés concurrentiels. Certains facteurs ayant des répercussions sur la position concurrentielle des fournisseurs de ces produits, dont les taux de change, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la demande des biens fournis par les sources que dessert la Compagnie et, par conséquent, sur les volumes transportés, les produits d'exploitation et les marges bénéficiaires de la Compagnie.

La filiale de la Compagnie, l'Illinois Central Railroad Company (ICRR), est plus vulnérable à la concurrence des chalands que les autres transporteurs ferroviaires parce que ses principaux parcours sont parallèles au réseau fluvial du Mississippi. Le transport par chalands de certaines marchandises, notamment le charbon et les céréales, peut souvent se faire à moindre coût. La concurrence et les tarifs des chalands sont touchés par les interruptions de la navigation dues aux glaces, aux inondations et aux sécheresses, ce qui peut entraîner d'importantes fluctuations des tarifs de transport par chalands. La capacité de l'ICRR de maintenir sa part de marché du trafic disponible lié au transport de marchandises a, traditionnellement, été tributaire des conditions de navigation sur le fleuve.

Au cours des dernières années, on a assisté à un grand nombre de regroupements de réseaux ferroviaires aux États-Unis. Les réseaux ferroviaires plus importants qui en résultent sont en mesure d'offrir un service sans rupture dans des secteurs de marché plus vastes et de livrer une concurrence efficace à la Compagnie sur certains marchés. On ne peut affirmer avec certitude que la Compagnie sera en mesure d'exercer une concurrence efficace contre les concurrents actuels et futurs dans le secteur ferroviaire, et que d'autres regroupements dans le secteur ferroviaire n'auront pas d'incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Compagnie. On ne peut non plus garantir que les pressions concurrentielles n'entraîneront pas une baisse des produits d'exploitation, des marges bénéficiaires, ou des deux.

**Environnement**

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels.

Dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer, il arrive qu'il se produise des déraillements, des explosions ou d'autres accidents susceptibles de causer des préjudices à la santé de personnes ou des dommages environnementaux. En conséquence, il est possible que la Compagnie ait à engager, à l'avenir, des coûts potentiellement importants pour réparer de tels dommages, y compris des coûts relatifs au nettoyage, aux dommages aux ressources naturelles et aux frais compensatoires ou punitifs liés à des préjudices subis par des personnes ou à des dommages matériels.

Le coût ultime lié aux sites contaminés connus ne peut être établi de façon définitive, et la responsabilité environnementale estimée pour un site particulier peut varier selon la nature et l'étendue de la contamination, la technique de nettoyage disponible, la participation de la Compagnie aux frais et l'évolution des normes réglementaires en matière de responsabilité environnementale. De plus, il est possible que l'on découvre d'autres sites contaminés inconnus pour le moment, ou encore que les activités futures entraînent des émissions accidentelles. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir, qu'ils n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie.

Au 31 décembre 2001, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 112 M$ (85 M$ au 31 décembre 2000). La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

**Litiges**

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires, comprenant des réclamations relatives à des obligations contractuelles, à des blessures corporelles, à des dommages matériels ainsi qu'à des questions environnementales. Les accidents du travail et les maladies professionnelles subis par les membres du personnel et les réclamations qui en découlent occasionnent des dépenses considérables pour l'industrie ferroviaire aux États-Unis. Ainsi, les membres du personnel de la Compagnie aux États-Unis sont indemnisés conformément aux dispositions de la *Federal Employers' Liability Act* (FELA) qui stipulent sur les conclusions quant à la faute, les indemnités non réglementées et le recours au jury. La Compagnie maintient et révise régulièrement des provisions pour risques divers qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. On ne peut prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2001, et conséquemment, on ne peut donner aucune assurance que leur résolution ou que toute autre réclamation ultérieure n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier.

**Négociations syndicales**

Les conventions collectives avec tous les syndicats canadiens expiraient le 31 décembre 2000. En date du mois de janvier 2002, la Compagnie avait conclu des ententes ratifiées avec quatre des organisations syndicales représentant approximativement 9 000 des quelque 14 350 membres du personnel syndiqué canadien de la Compagnie : la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, l'Association des policiers de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et les Travailleurs canadiens de l'automobile. Ces ententes portent sur une période de trois ans échéant le 31 décembre 2003.

Les ententes conclues par la Compagnie avec les Travailleurs unis des transports (TUT) et la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL), qui font partie du Conseil canadien des syndicats opérationnels de chemins de fer (CCSOCF) (environ 4 900 employés), sont conditionnelles à leur ratification par les membres. La Compagnie est encore en conciliation avec le Syndicat des contrôleurs de la circulation ferroviaire du Canada (CCFC) (environ 250 employés), et les négociations se poursuivent. Les syndicats représentant l'Algoma Central Railway Inc. (environ 140 employés) négocient collectivement par l'intermédiaire d'un regroupement de syndicats (le Regroupement). La Compagnie est actuellement en conciliation avec le Regroupement, et les négociations se poursuivent. Bien que la Compagnie estime qu'elle pourra conclure des ententes ratifiées avec le CCSOCF, le CCFC et le Regroupement, rien ne permet d'assurer que l'issue de ces négociations n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

Les négociations syndicales des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis sont généralement effectuées à l'échelle collective nationale. Depuis de nombreuses années, le Grand Trunk Western (GTW), le Duluth, Winnipeg and Pacific (DWP), l'ICRR et le CCP Holdings, Inc. (CCP) négocient à l'échelle locale par opposition à des négociations nationales dans l'ensemble du secteur. Les négociations locales permettent de conclure des ententes mieux adaptées aux préoccupations et aux préférences des employés ainsi qu'au milieu d'exploitation réel du chemin de fer. La négociation locale comporte toutefois certains risques. Les présidents et le Congrès des États-Unis ont démontré leur intention d'intervenir en cas de grève nationale; il est moins probable qu'un litige local provoque l'intervention du gouvernement fédéral, ce qui augmente les risques d'un arrêt de travail prolongé. La direction de la Compagnie est d'avis que les avantages réciproques potentiels de la négociation locale l'emportent sur les risques.

En date du mois de décembre 2001, la Compagnie avait conclu des ententes avec des unités de négociation représentant environ 55 % de la main-d'œuvre syndiquée de l'ICRR, 95 % de celle du GTW et du DWP, 55 % de celle du CCP et 100 % de celle du WC. Ces ententes sont de durées variables, échéant entre 2002 et la fin de 2004. Les négociations pour certaines de ces ententes reprendront en 2002.

Les négociations se poursuivent avec les unités de négociation avec lesquelles la Compagnie n'a pas encore conclu de nouvelles ententes. D'ici à la conclusion de nouvelles ententes, les modalités des anciennes conventions continueront de s'appliquer. Même si la Compagnie ne prévoit pas de perturbations de travail relativement aux négociations pendant qu'elles sont en cours, rien ne permet d'assurer qu'elles n'auront pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

**Réglementation**

Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont régies, en ce qui concerne i) la détermination des tarifs et la rationalisation du réseau, par l'Office des transports du Canada (OTC) en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (Canada) (la Loi) et, en ce qui concerne ii) la sécurité, par le ministre fédéral des Transports en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (Canada) et par certains autres règlements et lois. Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation du STB (successeur de l'*Interstate Commerce Commission*) et de la *Federal Railroad Administration*. De plus, la Compagnie est soumise à divers règlements relatifs notamment à la santé, à la sécurité, à la main-d'œuvre, à l'environnement et à d'autres règlements, qui peuvent tous avoir une incidence sur sa position concurrentielle et sa rentabilité.

Le comité d'examen de l'OTC, mandaté par le gouvernement fédéral pour revoir de façon intégrale la législation canadienne sur les transports, y compris la Loi, a remis son rapport au ministre des Transports à la fin du mois de juin 2001. Ce rapport, qui a été présenté au public le 18 juillet 2001, contient de nombreuses recommandations de modifications législatives. Si elles sont adoptées, ces modifications toucheront tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire. Rien ne permet d'assurer que toute décision du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux recommandations du rapport n'aura pas de répercussions défavorables importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

**Instruments financiers**

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie croissante de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties.

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale, la Compagnie a une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de swap sur le pétrole brut et le mazout de chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Pour les exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000, les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte matérialisée de 6 M$ et à un gain matérialisé de 49 M$, respectivement. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 2001, la Compagnie s'était couverte pour environ 45 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002 et pour 25 % de sa consommation de carburant prévue pour 2003, soit pour un total d'environ 264 millions de gallons US au prix moyen de 0,607 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 38 M$ au 31 décembre 2001 et de 17 M$ au 31 décembre 2000.

**Autres risques**

Chaque année, la Compagnie, comme tous les autres chemins de fer, est tributaire des fluctuations de la conjoncture économique dans les secteurs d'activité et les régions qui produisent et consomment les marchandises qu'elle transporte ou les fournitures essentielles à son exploitation. Bon nombre des biens et marchandises transportés par la Compagnie sont assujettis à des variations cycliques de la demande. Toutefois, une grande partie des marchandises transportées en vrac par la Compagnie sont destinées à des pays d'outre-mer et subissent davantage les effets de la conjoncture économique mondiale que ceux des cycles économiques nord-américains. Les résultats d'exploitation de la Compagnie peuvent refléter ces variations cycliques en raison des frais fixes élevés inhérents aux activités ferroviaires. Les conditions économiques influent sur les produits d'exploitation de la Compagnie. Le volume des expéditions ferroviaires que la Compagnie transporte serait vraisemblablement touché de façon importante si un ralentissement économique ou une récession survenait et persistait en Amérique du Nord ou dans d'autres marchés clés, ou si une restructuration importante du secteur se produisait.

Outre les risques inhérents aux fluctuations du cycle économique, la Compagnie peut occasionnellement subir les effets de conditions climatiques extrêmes. Par exemple, au premier trimestre de 1998, une tempête de verglas a durement touché l'est du Canada, perturbant l'exploitation de la Compagnie et le service offert aux clients du CN.

Les principes comptables généralement reconnus exigent que les états financiers soient établis au coût historique. Il s'ensuit que l'effet cumulatif de l'inflation, qui a fait grimper, de façon importante, les coûts de remplacement des actifs des entreprises à prédominance de capital telles que le CN, n'est pas pris en compte dans les charges d'exploitation. Si l'on supposait que les actifs d'exploitation étaient tous remplacés aux prix courants, l'amortissement exprimé en dollars courants serait beaucoup plus élevé que les montants historiques constatés.

## *Rapport de la direction*

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui accompagnent le présent rapport annuel et toute l'information qu'il contient sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

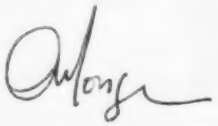
Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus au Canada et contiennent certains montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations. Les renseignements financiers qui se trouvent ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux inclus dans les états financiers.

La direction de la Compagnie, visant l'intégrité et l'objectivité des données des états financiers, a développé un système de contrôles comptables internes qu'elle tient à jour, et elle soutient un important programme de vérification interne. La direction estime que ce système de contrôles comptables internes constitue une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers et que les actifs sont adéquatement comptabilisés et protégés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances, composé exclusivement d'administrateurs de l'extérieur, que le Conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers dans ce rapport. Le Comité de vérification et des finances revoit les états financiers consolidés et le rapport annuel de la Compagnie et recommande leur approbation par le Conseil d'administration. Par ailleurs, le Comité de vérification et des finances rencontre régulièrement le chef de la Vérification interne et les vérificateurs des actionnaires.

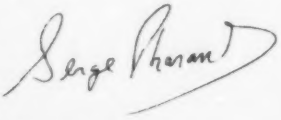
Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par KPMG s.r.l., les vérificateurs exclusifs de la Compagnie mandatés par les actionnaires.

Le Vice-président executif et chef de la direction financière,



*Claude Mongeau*
Le 22 janvier 2002

Le Vice-président et contrôleur général,



*Serge Pharand*
Le 22 janvier 2002

## *Rapport des vérificateurs*

**Aux actionnaires**
**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 2001 et 2000 ainsi que les états consolidés des résultats, de l'évolution de l'avoir des actionnaires et des flux de trésorerie de chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2001. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Compagnie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada et des États-Unis d'Amérique. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 2001 et 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 2001 selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Le 22 janvier 2002, nous avons produit un rapport distinct à l'intention du conseil d'administration de la Compagnie sur des états financiers consolidés portant sur la même période et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis.

KPMG s.r.l.

*KPMG s.r.l.*
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 22 janvier 2002

## *État consolidé des résultats*

| *En millions, sauf les données relatives aux actions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | **2001** | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| **Produits d'exploitation** | | | |
| Produits pétroliers et chimiques | **923 $** | 894 $ | 878 $ |
| Métaux et minéraux | **458** | 392 | 398 |
| Produits forestiers | **1 088** | 1 008 | 995 |
| Charbon | **338** | 328 | 402 |
| Produits céréaliers et engrais | **1 161** | 1 136 | 1 066 |
| Intermodal | **969** | 919 | 810 |
| Véhicules automobiles | **520** | 559 | 483 |
| Autres éléments | **195** | 210 | 229 |
| Total – Produits d'exploitation | **5 652** | 5 446 | 5 261 |
| **Charges d'exploitation** | | | |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux | **1 726** | 1 684 | 1 711 |
| Services acquis | **546** | 595 | 591 |
| Amortissement | **463** | 412 | 400 |
| Carburant | **485** | 450 | 309 |
| Location de matériel | **314** | 291 | 335 |
| Matières | **265** | 263 | 260 |
| Taxes d'exploitation | **158** | 158 | 173 |
| Risques divers et autres | **231** | 208 | 249 |
| Charge spéciale *(Note 14)* | **98** | – | – |
| Total – Charges d'exploitation | **4 286** | 4 061 | 4 028 |
| *Bénéfice d'exploitation* | **1 366** | 1 385 | 1 233 |
| Intérêts débiteurs *(Note 15)* | **(312)** | (295) | (308) |
| Autres produits *(Note 16)* | **65** | 126 | 48 |
| *Bénéfice avant impôts sur le revenu* | **1 119** | 1 216 | 973 |
| Charge d'impôts sur le revenu *(Note 17)* | **(392)** | (442) | (370) |
| *Bénéfice net* | **727 $** | 774 $ | 603 $ |
| *Bénéfice par action en circulation (Note 19)* | **3,72 $** | 3,91 $ | 3,03 $ |
| *Bénéfice dilué par action (Note 19)* | **3,62 $** | 3,82 $ | 2,98 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *Bilan consolidé*

| *En millions* | *31 décembre* | **2001** | 2000 |
|---|---|---|---|
| Actif | | | |
| **Actif à court terme :** | | | |
| Espèces et quasi-espèces | | **53 $** | 19 $ |
| Débiteurs *(Note 4)* | | **645** | 737 |
| Matières et fournitures | | **133** | 110 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)* | | **153** | 116 |
| Autres | | **180** | 143 |
| | | **1 164** | 1 125 |
| Immobilisations *(Note 5)* | | **16 723** | 13 583 |
| Autres éléments d'actif et charges reportées *(Note 6)* | | **901** | 411 |
| *Total – Actif* | | **18 788 $** | 15 119 $ |
| Passif et avoir des actionnaires | | | |
| **Passif à court terme :** | | | |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 8)* | | **1 374 $** | 1 393 $ |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an *(Note 10)* | | **163** | 434 |
| Autres | | **101** | 88 |
| | | **1 638** | 1 915 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)* | | **3 729** | 2 486 |
| Autres éléments de passif et crédits reportés *(Note 9)* | | **1 296** | 1 193 |
| Dette à long terme *(Note 10)* | | **5 764** | 3 886 |
| **Avoir des actionnaires :** | | | |
| Actions ordinaires *(Note 11)* | | **3 209** | 3 124 |
| Titres privilégiés convertibles *(Note 11)* | | **327** | 327 |
| Surplus d'apport | | **178** | 178 |
| Conversion de devises | | **133** | 61 |
| Bénéfices non répartis | | **2 514** | 1 949 |
| | | **6 361** | 5 639 |
| *Total – Passif et avoir des actionnaires* | | **18 788 $** | 15 119 $ |

Au nom du Conseil d'administration :

David G.A. McLean
*Administrateur*

Paul M. Tellier
*Administrateur*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires*

| *En millions* | Actions ordinaires émises et en circulation | Titres privilégiés convertibles émis et en circulation | Actions ordinaires | Titres privilégiés convertibles | Surplus d'apport | Conversion de devises | Bénéfices non répartis | Total de l'avoir des actionnaires |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Solde au 31 décembre 1998* | 191,8 | – | 2 873 $ | – $ | 190 $ | 7 $ | 1 221 $ | 4 291 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable *(Note 2)* | – | – | | – | – | – | (71) | (71) |
| Bénéfice net | – | – | – | – | – | – | 603 | 603 |
| Actions émises *(Note 11)* | 9,2 | 4,6 | 404 | 327 | – | – | – | 731 |
| Options d'achat d'actions levées *(Notes 11, 12)* | 1,4 | – | 34 | – | – | – | – | 34 |
| Conversion de devises | – | – | – | – | – | (16) | – | (16) |
| Dividendes (0,60 $ par action) | – | – | – | – | – | – | (118) | (118) |
| Dividendes sur titres privilégiés convertibles | – | – | – | – | – | – | (9) | (9) |
| *Solde au 31 décembre 1999* | 202,4 | 4,6 | 3 311 | 327 | 190 | (9) | 1 626 | 5 445 |
| Bénéfice net | – | – | – | – | – | – | 774 | 774 |
| Options d'achat d'actions levées *(Notes 11, 12)* | 1,2 | – | 26 | – | – | – | – | 26 |
| Programme de rachat d'actions *(Note 11)* | (13,0) | – | (213) | – | (12) | – | (304) | (529) |
| Conversion de devises | – | – | – | – | – | 70 | – | 70 |
| Dividendes (0,70 $ par action) | – | – | – | – | – | – | (136) | (136) |
| Dividendes sur titres privilégiés convertibles | – | – | – | – | – | – | (11) | (11) |
| *Solde au 31 décembre 2000* | 190,6 | 4,6 | 3 124 | 327 | 178 | 61 | 1 949 | 5 639 |
| Bénéfice net | – | – | – | – | – | – | 727 | 727 |
| Options d'achat d'actions levées *(Notes 11, 12)* | 2,1 | – | 85 | – | – | – | – | 85 |
| Conversion de devises | – | – | – | – | – | 72 | – | 72 |
| Dividendes (0,78 $ par action) | – | – | – | – | – | – | (150) | (150) |
| Dividendes sur titres privilégiés convertibles | – | – | – | – | – | – | (12) | (12) |
| *Solde au 31 décembre 2001* | **192,7** | **4,6** | **3 209 $** | **327 $** | **178 $** | **133 $** | **2 514 $** | **6 361 $** |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *État consolidé des flux de trésorerie*

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| **Activités d'exploitation** | | | |
| Bénéfice net | 727 $ | 774 $ | 603 $ |
| Éléments hors caisse du bénéfice : | | | |
| Amortissement *(Note 18)* | 469 | 421 | 407 |
| Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)* | 307 | 218 | 325 |
| Gain sur la vente de placements *(Note 16)* | (101) | (84) | – |
| Dépréciation d'un placement *(Notes 6, 16)* | 99 | – | – |
| Charge spéciale *(Note 14)* | 98 | – | – |
| Autres | – | – | (2) |
| Variation des éléments suivants : | | | |
| Débiteurs *(Note 4)* | 197 | 71 | (156) |
| Matières et fournitures | 11 | 7 | 38 |
| Créditeurs et charges à payer *(Note 8)* | (209) | 21 | 64 |
| Autres éléments nets de l'actif et du passif à court terme | (26) | (39) | (27) |
| Paiements au titre des compressions de l'effectif *(Note 9)* | (169) | (189) | (219) |
| Autres | (171) | (72) | (71) |
| *Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation* | 1 232 | 1 128 | 962 |
| **Activités d'investissement** | | | |
| Acquisitions nettes d'immobilisations *(Note 18)* | (638) | (639) | (646) |
| Produit de la cession d'immobilisations | 40 | 63 | 87 |
| Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation *(Note 3)* | (1 278) | – | – |
| Autres | 112 | (10) | 2 |
| *Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement* | (1 764) | (586) | (557) |
| Dividendes versés | (174) | (149) | (127) |
| **Activités de financement** | | | |
| Émission de titres d'emprunt à long terme | 4 015 | 860 | 456 |
| Émission de titres privilégiés convertibles *(Note 11)* | – | – | 327 |
| Réduction de la dette à long terme | (3 336) | (1 038) | (1 509) |
| Émission d'actions ordinaires *(Note 11)* | 61 | 26 | 438 |
| Rachat d'actions ordinaires *(Note 11)* | – | (529) | – |
| *Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) activités de financement* | 740 | (681) | (288) |
| *Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces* | 34 | (288) | (10) |
| Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice | 19 | 307 | 317 |
| *Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice* | 53 $ | 19 $ | 307 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *Notes afférentes aux états financiers consolidés*

*La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN ou la Compagnie), directement et par l'intermédiaire de ses filiales, œuvre dans le secteur du transport ferroviaire. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau du CN dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, en Colombie-Britannique, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, en Alabama, ainsi que les grandes villes que sont Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Duluth, au Minnesota-Superior, au Wisconsin, Green Bay, au Wisconsin, Minneapolis-St. Paul, Memphis, Saint Louis et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Les produits d'exploitation de la Compagnie sont tirés du transport d'un éventail diversifié et équilibré de marchandises, y compris les produits pétroliers et chimiques, les produits céréaliers et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, l'intermodal et les véhicules automobiles.*

### 1 Énoncé des conventions comptables importantes

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR au Canada). Les différences significatives entre les principes comptables appliqués dans les états financiers ci-joints et les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis sont quantifiées et expliquées à la note 22 afférente aux états financiers. L'établissement des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige de la part de la direction certaines estimations et hypothèses qui influent sur les produits et les charges inscrits pour la période considérée, sur les montants constatés des éléments d'actif et de passif, ainsi que sur l'information à fournir concernant les éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. La direction révise ses estimations de façon continue, y compris les estimations relatives aux litiges, au passif environnemental, aux réclamations liées aux risques divers, aux périodes d'amortissement, aux passifs d'impôts sur le revenu, aux obligations découlant des régimes de retraite et des avantages postérieurs à la retraite établis, selon l'information disponible. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

**A. Périmètre de consolidation**

Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, y compris la Wisconsin Central Transportation Corporation (WC) dont la Compagnie a acquis le contrôle et a consolidé les états financiers à compter du 9 octobre 2001. Les placements sur lesquels la Compagnie exerce une influence notable sont comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

**B. Produits d'exploitation**

Les produits d'exploitation liés au transport de marchandises sont constatés pour les services exécutés par la Compagnie selon la méthode du pourcentage de service complété. Les coûts découlant du transport de marchandises sont constatés au moment de la prestation du service.

**C. Change étranger**

Tous les établissements de la Compagnie aux États-Unis sont considérés autonomes, utilisant le dollar US comme monnaie fonctionnelle. La Compagnie possède également des placements en actions dans des filiales internationales (au Royaume-Uni, en Nouvelle-Zélande et en Australie) avec leur devise locale respective comme monnaie fonctionnelle. Conséquemment, les éléments d'actif et de passif des établissements aux États-Unis et les placements en actions à l'étranger de la Compagnie sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan, et les produits et les charges sont convertis aux différents taux de change moyens en vigueur au cours de l'exercice. Tous les ajustements résultant de la conversion des établissements à l'étranger sont inclus dans le poste Conversion de devises qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

La Compagnie a désigné la totalité de la dette à long terme de la société mère libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans ses filiales aux États-Unis. Les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette libellée en dollars US sont également inclus dans le poste Conversion de devises.

**D. Espèces et quasi-espèces**

Les espèces et quasi-espèces comprennent les placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant la date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

**E. Débiteurs**

Les débiteurs sont comptabilisés au coût, déduction faite de la provision pour créances douteuses. Les gains ou les pertes sur la vente de débiteurs sont calculés en comparant la valeur comptable des débiteurs vendus au total du produit en espèces de la vente et de la juste valeur de la participation conservée sur ces débiteurs à la date du transfert. La juste valeur est déterminée selon la méthode de l'actualisation des flux monétaires. Les coûts liés à la vente de débiteurs sont comptabilisés dans les résultats de la période au cours de laquelle ils sont engagés.

**F. Matières et fournitures**

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré pour les traverses, les rails, le carburant et les matières neuves en magasin, et en fonction de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les matières usagées, désuètes ou la ferraille.

**G. Immobilisations**

Les installations ferroviaires sont comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé qui comprend la réduction de valeur d'éléments d'actif. Tous les coûts des matières liés à la pose de rails et de traverses, à l'application de ballast et à d'autres améliorations de voies sont capitalisés dans la mesure où ces coûts correspondent à ce que la Compagnie définit comme un « élément d'immobilisation ». Les frais de main-d'œuvre et les frais généraux occasionnés par l'installation de nouvelles voies à des fins autres que le remplacement de voies existantes sont également capitalisés. Tous les autres frais de main-d'œuvre, frais généraux et frais d'entretien sont passés en charges au moment où ils sont engagés. Les intérêts débiteurs correspondants sont passés en charges. Les acquisitions d'immobilisations comprennent les frais liés au développement de logiciels pour usage interne.

Le coût des propriétés ferroviaires désaffectées ou aliénées dans le cours normal des activités de la Compagnie, moins la valeur nette de récupération, est imputé à l'amortissement cumulé conformément à la méthode d'amortissement par classes homogènes. La Compagnie examine la valeur comptable des immobilisations lorsqu'il apparaît, au vu des circonstances ou de l'évolution de la situation, qu'il pourrait se révéler difficile de récupérer cette valeur comptable sur la base des flux monétaires non actualisés futurs ou de la valeur de réalisation nette estimée. Les éléments d'actif qui, au terme de cet examen, indiquent qu'une réduction de la valeur est appropriée, sont inscrits au moindre de la valeur comptable ou de la valeur de récupération nette.

## 1 Énoncé des conventions comptables importantes *(suite)*

**H. Amortissement**

Le coût des immobilisations, déduction faite de la réduction de valeur d'éléments d'actif, est amorti selon la méthode linéaire, sur la durée estimative de leur vie utile comme suit :

| Catégorie | Taux annuel |
|---|---|
| Voie | 2 % |
| Matériel roulant | 3 % |
| Immeubles et autres | 4 % |

La Compagnie utilise la méthode d'amortissement par classes homogènes et effectue à cette fin des études approfondies sur l'amortissement, généralement aux trois ans, pour déterminer la vraisemblance de la durée de vie des immobilisations selon l'information courante, y compris les résultats réels des exercices antérieurs. Une telle étude a été réalisée en 2001 pour les immobilisations canadiennes de la Compagnie. L'étude n'a pas eu d'incidence importante sur la charge d'amortissement, car l'avantage des durées de vie accrues a été annulé par l'insuffisance de certains soldes d'amortissement cumulé.

**I. Régimes de retraite**

Le coût des régimes de retraite est déterminé selon des méthodes actuarielles. La charge de retraite est constatée dans les résultats et représente la somme des éléments suivants :

*i)* le coût des prestations de retraite accordées en échange des services rendus par le personnel au cours de l'exercice;

*ii)* l'amortissement des obligations transitoires initiales nettes, calculé selon la méthode linéaire, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iii)* l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés et des modifications sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite;

*iv)* les intérêts débiteurs sur les obligations découlant des régimes de retraite, le rendement de l'actif des caisses de retraite et l'amortissement des gains et des pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

La capitalisation des régimes s'effectue par des cotisations fixées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées.

**J. Avantages complémentaires de retraite**

La Compagnie provisionne les coûts des avantages complémentaires de retraite. Ces avantages, qui sont financés par la Compagnie à mesure de leur exigibilité, englobent les programmes d'assurance-vie, les prestations d'assurance-maladie, les allocations de retraite supplémentaires et les facilités de transport gratuit par train.

La Compagnie amortit les gains et les pertes actuariels cumulatifs nets non constatés supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes.

**K. Instruments financiers dérivés**

La Compagnie peut à l'occasion utiliser des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change. Les gains ou pertes liés à de tels instruments, utilisés afin de couvrir les risques financiers, sont reportés et amortis dans les résultats d'exploitation sur la durée de vie de l'élément d'actif ou de passif couvert ou sur celle des instruments financiers dérivés. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

**L. Dépenses environnementales**

Les dépenses environnementales liées aux activités courantes sont passées en charges, sauf si elles ont trait à des améliorations aux immobilisations. Les dépenses qui découlent d'une situation existante causée par des activités antérieures et qui ne sont pas susceptibles d'apporter une contribution aux activités courantes ou futures sont passées en charges. Un passif est comptabilisé lorsque les évaluations environnementales et (ou) les mesures correctives sont probables et lorsque les coûts peuvent raisonnablement être estimés, en fonction d'un plan d'action précis pour ce qui est de la technologie à employer et de l'ampleur des travaux nécessaires.

**M. Impôts sur le revenu**

La Compagnie utilise la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur le revenu. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des impôts reportés débiteurs ou créditeurs est inclus au bénéfice. Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires.

**N. Recommandations comptables récentes**

En août 2001, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a adopté le chapitre 3062 « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels » du Manuel. Cette norme, entrant en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002, modifie la comptabilisation de l'écart d'acquisition en adoptant l'approche de la moins-value seulement plutôt que celle de l'amortissement. De plus, cette norme exige que les actifs incorporels acquis soient comptabilisés de façon distincte si les avantages liés aux actifs incorporels découlent d'un droit contractuel ou d'un autre droit découlant de la loi, ou si les actifs incorporels peuvent être vendus, transférés, accordés sous licence, loués ou échangés. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de ce chapitre aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En décembre 2001, l'ICCA a émis la note d'orientation concernant la comptabilité 13 « Relations de couverture ». Cette note d'orientation, entrant en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2003 aux fins de l'application de la comptabilité de couverture, fournit des lignes directrices au sujet de l'identification, de la désignation, de la documentation et de l'efficacité des relations de couverture. Elle traite également de la cessation de la comptabilité de couverture. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de cette note d'orientation aura des répercussions importantes sur ses états financiers.

En décembre 2001, l'ICCA a émis le chapitre 3870 « Rémunérations et autres paiements à base d'actions ». Avec entrée en vigueur à compter de l'exercice de la Compagnie débutant le 1er janvier 2002, ce nouveau chapitre exige qu'une méthode de comptabilisation à la juste valeur soit utilisée pour comptabiliser certains types d'attributions à base d'actions. Le chapitre

encourage, sans l'imposer, l'utilisation de la méthode de la juste valeur pour la comptabilisation de toutes les autres attributions à base d'actions. Le chapitre traite également de la comptabilisation des droits à la plus-value d'actions et des attributions réglées en espèces, au moyen d'autres actifs financiers ou au moyen d'instruments de capitaux propres. La Compagnie ne prévoit pas que l'adoption de ce chapitre aura des répercussions initiales importantes sur ses états financiers.

## 2 Changements de convention comptable

La Compagnie a apporté certaines modifications à ses conventions comptables pour se conformer aux nouvelles normes comptables.

**2001**

En 2001, la Compagnie a adopté de façon anticipée les recommandations modifiées du chapitre 1650 « Conversion des devises étrangères » de l'ICCA. Le chapitre modifié élimine la méthode du report et de l'amortissement des gains et pertes de change non matérialisés sur les éléments monétaires libellés en devises étrangères ayant une durée de vie fixe ou déterminée échéant après la fin d'un exercice fiscal. Les gains et les pertes de change sur ces éléments doivent désormais être inscrits au bénéfice net de l'exercice. Conformément aux exigences du chapitre modifié, la Compagnie a redressé de façon rétroactive tous les états financiers des périodes antérieures présentés. L'effet cumulatif de 93 M$ (62 M$ après impôts) de l'adoption du chapitre modifié a été reflété à titre de redressement au solde d'ouverture des bénéfices non répartis de 1999. L'adoption du chapitre modifié a eu pour effet d'augmenter le bénéfice net de 2001, de 2000 et de 1999 de 1 M$, de 2 M$ et de 1 M$, respectivement.

**2000**

En 2000, la Compagnie a adopté de façon anticipée les recommandations de l'ICCA relatives à la présentation du bénéfice par action. La norme a pour effet d'uniformiser les normes canadiennes et américaines, particulièrement en ce qui concerne la présentation du bénéfice par action, le calcul du bénéfice dilué par action et les exigences en matière d'information à présenter. La nouvelle norme exige le redressement des chiffres comparatifs de l'exercice précédent.

**1999**

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés. Plus particulièrement, la norme donne des directives sur la comptabilisation des coûts de retraite, des avantages postérieurs à la retraite et des indemnités pour accidents de travail. Conformément aux dispositions de transition de la nouvelle norme, la Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. L'effet cumulatif de l'adoption de la nouvelle norme, au montant de 17 M$ (9 M$ après impôts) a été reflété à titre de redressement au solde d'ouverture des bénéfices non répartis.

## 3 Acquisition de la Wisconsin Central Transportation Corporation

Le 29 janvier 2001, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, la Compagnie et le WC ont conclu un accord de fusion (la Fusion) en vertu duquel la Compagnie devait faire l'acquisition de toutes les actions du WC au coût de 1 297 M$ (831 M$ US). Les actionnaires du WC ont donné leur accord à la Fusion au cours d'une assemblée spéciale tenue le 4 avril 2001. Le 7 septembre 2001, le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis a rendu une décision en vertu de laquelle il accordait unanimement son approbation à l'acquisition du WC par la Compagnie. Le 9 octobre 2001, la Compagnie a complété l'acquisition du WC et a entrepris l'intégration graduelle des activités d'exploitation des deux entreprises. Cette acquisition a été financée par des emprunts et par l'encaisse disponible.

La Compagnie a comptabilisé la Fusion selon la méthode de l'achat pur et simple conformément aux recommandations du chapitre 1581 « Regroupements d'entreprises » du Manuel de l'ICCA. Par conséquent, les états financiers consolidés de la Compagnie comprennent les éléments d'actif et de passif et les résultats d'exploitation du WC à compter du 9 octobre 2001, soit la date de l'acquisition. Le tableau suivant présente un sommaire de la juste valeur estimative des éléments d'actif et de passif du WC acquis au moment de l'acquisition. On ne prévoit pas que les résultats de l'évaluation finale des éléments d'actif et de passif du WC et les modifications de pratiques comptables auront des conséquences importantes sur les résultats d'exploitation.

| *En millions* | *9 octobre* 2001 |
|---|---|
| Actif à court terme | 175 $ |
| Immobilisations | 2 435 |
| Autres éléments d'actif et charges reportées | 433 |
| Total – Actif acquis | 3 043 |
| Passif à court terme | 353 |
| Impôts sur le revenu reportés | 743 |
| Autres éléments de passif et crédits reportés | 178 |
| Dette à long terme | 472 |
| Total – Passif pris en charge | 1 746 |
| Actif net acquis | 1 297 $ |

L'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 comprend des produits d'exploitation de 129 M$, un bénéfice d'exploitation de 34 M$ et 11 M$ d'autres produits provenant du WC. L'acquisition du WC a contribué 11 M$ (0,06 $ par action en circulation ou 0,05 $ par action après dilution) au bénéfice net de la Compagnie.

Si la Compagnie avait acquis son investissement dans le WC le 1er janvier 2000, compte tenu des montants historiques déclarés par le WC, déduction faite de l'amortissement de l'écart entre le coût d'acquisition du WC par la Compagnie et l'actif net du WC (selon les premières estimations de la juste valeur des immobilisations et du matériel du WC, et de l'évaluation de leur durée de vie utile restante, de même que les estimations de la juste valeur des autres éléments d'actif et de passif du WC), les produits d'exploitation et le bénéfice net se seraient établis respectivement à 6 090 M$ et 763 M$, tandis que le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action se seraient établis respectivement à 3,91 $ et 3,80 $ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001. Pour 2000, les produits d'exploitation et le bénéfice net se seraient établis respectivement à 5 979 M$ et à 784 M$, tandis que le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action se seraient établis respectivement à 3,96 $ et à 3,87 $. Les résultats pro forma ne reflètent pas les synergies et, par conséquent, ne tiennent pas compte de toute augmentation potentielle du bénéfice d'exploitation, de toute économie estimative de coût ou de tout regroupement d'installations.

## 4 Débiteurs

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Transport de marchandises | | |
| Débiteurs courants | 309 $ | 470 $ |
| Débiteurs courus | 119 | 81 |
| Autres | 298 | 249 |
| | 726 | 800 |
| Provision pour créances douteuses | (81) | (63) |
| | 645 $ | 737 $ |

La Compagnie dispose d'une entente renouvelable d'une durée de cinq ans, prenant fin en 2003, visant la vente de débiteurs courants admissibles relatifs au transport de marchandises jusqu'à concurrence de 350 M$ de débiteurs non réglés à n'importe quel moment précis. Au 31 décembre 2001, conformément à l'entente, 168 M$ et 113 M$ US (179 M$ CA) de débiteurs avaient été vendus avec recours limité, comparativement à 147 M$ et 40 M$ US (61 M$ CA) au 31 décembre 2000. La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion, de l'administration et du recouvrement des débiteurs courants vendus relatifs au transport des marchandises. Les coûts afférents à cette entente, qui varient en fonction de l'évolution des taux d'intérêt en vigueur, se sont établis à 10 M$ en 2001 et en 2000, et sont inclus dans le poste Autres produits.

Aucun élément d'actif ou de passif relatif à la gestion des débiteurs n'a été enregistré, car les coûts de gestion des débiteurs sont compensés par les avantages dont bénéficie la Compagnie en vertu de l'entente.

## 5 Immobilisations

| *En millions* | *31 décembre 2001* | | | *31 décembre 2000* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Coût | Amortissement cumulé | Net | Coût | Amortissement cumulé | Net |
| Voie et terrain | 16 549 $ | 3 510 $ | 13 039 $ | 13 446 $ | 3 189 $ | 10 257 $ |
| Matériel roulant | 3 703 | 1 336 | 2 367 | 3 398 | 1 205 | 2 193 |
| Immeubles et autres | 2 541 | 1 224 | 1 317 | 2 239 | 1 106 | 1 133 |
| | 22 793 $ | 6 070 $ | 16 723 $ | 19 083 $ | 5 500 $ | 13 583 $ |
| Contrats de location-acquisition inclus dans les immobilisations | 1 246 $ | 218 $ | 1 028 $ | 1 152 $ | 163 $ | 989 $ |

## 6 Autres éléments d'actif et charges reportées

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Placements *A)* | 496 $ | 124 $ |
| Coût des prestations versées à l'avance *(Note 13)* | 251 | 166 |
| Débiteurs reportés | 108 | 73 |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt, non amortis | 42 | 37 |
| Autres | 4 | 11 |
| | 901 $ | 411 $ |

### A. Placements

*Placement dans la English Welsh and Scottish Railway (EWS)*

Par l'entremise de son acquisition du WC, la Compagnie a acquis une participation de 40,9 % dans l'EWS, une compagnie qui assure la plus grande partie du transport ferroviaire de marchandises en Grande-Bretagne, exploite des trains de marchandises affectés à la traversée du tunnel sous la Manche et transporte le courrier pour la Royal Mail. La Compagnie comptabilise son placement dans l'EWS selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. L'estimation préliminaire de la juste valeur du placement dans l'EWS a été déterminée en fonction d'un multiple des bénéfices de l'EWS. Au 31 décembre 2001, selon cette première évaluation, la valeur comptable du placement était supérieure à la participation de la Compagnie dans l'actif net de l'EWS.

*Placement dans la Tranz Rail Holdings Limited (Tranz Rail) et dans la Australian Transport Network Limited (ATN)*

Par l'entremise de son acquisition du WC, la Compagnie a acquis une participation de 23,7 % dans le Tranz Rail, une société cotée en bourse qui exploite une entreprise de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur un réseau de 2 400 milles de parcours en Nouvelle-Zélande, ainsi qu'une participation de 33 % dans l'ATN, qui assure pratiquement tout le transport ferroviaire commercial de marchandises de Tasmanie en exploitant un réseau ferroviaire de 555 milles de parcours. Tranz Rail possède également une participation dans l'ATN de 27 %. La Compagnie comptabilise ces deux placements comme « titres prêts à vendre », car son intention est de vendre les placements d'ici à un an. L'évaluation préliminaire de la juste valeur du placement dans Tranz Rail a été déterminée sur sa capitalisation boursière, et celle de l'ATN, sur un multiple des bénéfices de l'ATN. La participation de la Compagnie dans le bénéfice net et les intérêts débiteurs liés à Tranz Rail et à l'ATN au cours de la période du 9 octobre 2001 au 31 décembre 2001, affectés au prix d'achat des placements, n'était pas significative.

*Placement dans 360networks Inc.*

En juin 2001, la Compagnie a inscrit une charge de 99 M$, 77 M$ après impôts, pour dévaluer 100 % de son placement net dans 360networks Inc. Subséquemment, la Compagnie a vendu toutes les actions de sa participation. En 2000, la Compagnie avait enregistré un gain de 84 M$, 58 M$ après impôts, lié à l'échange de ses placements minoritaires en actions dans certaines coentreprises contre 11,4 millions d'actions de 360networks Inc.

## 7 Facilités de crédit

La Compagnie dispose de facilités de crédit renouvelables de 1 000 M$ US d'une durée de cinq ans, échéant en mars 2003. Les taux d'emprunt des facilités de crédit sont établis en fonction de différents taux, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le *London Interbank Offer Rate*, majorés des marges applicables. Les ententes relatives aux facilités de crédit contiennent les clauses restrictives financières habituelles, déterminées selon les PCGR aux États-Unis, notamment i) des restrictions limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale; ii) l'obligation de maintenir la valeur corporelle nette à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance et iii) l'obligation de maintenir le ratio de couverture des frais fixes à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance. La Compagnie a respecté ces clauses restrictives financières tout au long de l'exercice. Le programme de papier commercial de la Compagnie est garanti par une portion des facilités de crédit renouvelables. Au 31 décembre 2001, le papier commercial en circulation de la Compagnie s'élevait à 213 M$ US (339 M$ CA) (77 M$ au 31 décembre 2000), et les emprunts des facilités de crédit renouvelables s'élevaient à 172 M$ US (273 M$ CA). En 2000, la Compagnie n'avait pas utilisé les facilités de crédit. Au 31 décembre 2001, les taux d'intérêt applicables aux emprunts en vertu des facilités de crédit renouvelables variaient de 2,15 % à 2,73 %.

## 8 Créditeurs et charges à payer

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Comptes fournisseurs | 385 $ | 407 $ |
| Charges salariales à payer | 218 | 194 |
| Tranche à court terme des provisions pour compressions de l'effectif | 151 | 137 |
| Intérêts courus sur la dette à long terme | 141 | 126 |
| Impôts sur le revenu et autres taxes | 236 | 244 |
| Charges à payer | 131 | 187 |
| Charges à payer relativement à des contrats de location-exploitation | 19 | 31 |
| Autres | 93 | 67 |
| | 1 374 $ | 1 393 $ |

## 9 Autres éléments de passif et crédits reportés

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Passif à l'égard de blessures corporelles et autres réclamations | 379 $ | 373 $ |
| Provisions pour compressions de l'effectif, déduction faite de la tranche à court terme *A)* | 340 | 376 |
| Charges à payer pour les avantages complémentaires de retraite *B)* | 258 | 231 |
| Passif à l'égard de l'environnement, déduction faite de la tranche à court terme | 73 | 64 |
| Crédits reportés et autres | 246 | 149 |
| | 1 296 $ | 1 193 $ |

### A. Provisions pour compressions de l'effectif

Les provisions pour compressions de l'effectif, qui s'appliquent aux membres du personnel tant au Canada qu'aux États-Unis, comprennent principalement des indemnités de cessation d'emploi dont la majorité sera versée au cours des cinq prochaines années. Les autres éléments des provisions incluent principalement des primes d'incitation à la retraite anticipée et des prestations de raccordement pour mener à la retraite anticipée. Les versements au titre des indemnités de cessation d'emploi et autres éléments des provisions ont réduit le montant total de celles-ci de 169 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001 (189 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000). Le montant total des provisions au 31 décembre 2001 s'établissait à 491 M$.

### B. Avantages complémentaires de retraite

*i)* Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice | 242 $ | 230 $ |
| Modifications | 25 | – |
| Perte actuarielle | 20 | 3 |
| Intérêts débiteurs | 19 | 15 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 11 | 8 |
| Change étranger – fluctuations | 6 | 3 |
| Transfert d'autres régimes | 5 | – |
| Prestations versées | (19) | (17) |
| *Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice* | 309 $ | 242 $ |

*ii)* Capitalisation

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice | 309 $ | 242 $ |
| Perte actuarielle nette non constatée | (26) | (8) |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | (25) | (3) |
| *Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite* | 258 $ | 231 $ |

## 9 Autres éléments de passif et crédits reportés *(suite)*

*iii)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | 19 $ | 15 $ | 15 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 11 | 8 | 8 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | 3 | 1 | 1 |
| Perte actuarielle nette constatée | 2 | 1 | 2 |
| *Coût net des prestations* | 35 $ | 25 $ | 26 $ |

*iv)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| *31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | 6,97 % | 6,95 % | 7,39 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | 4,00 % | 4,25 % | 4,25 % |

Aux fins de mesure, le taux d'augmentation hypothétique du coût par personne des prestations de santé a été établi à 8 % pour 2002 et à 6 % pour 2001. Il est présumé que ce taux diminuera graduellement jusqu'à 6 % en 2004 et qu'il se maintiendra à ce niveau par la suite.

Une variation de un point de pourcentage du taux tendanciel des soins de santé n'aurait pas un effet important sur le coût net des prestations ni sur les obligations découlant des avantages complémentaires de retraite.

## 10 Dette à long terme

| *En millions* | Échéance | Monnaie de paiement | *31 décembre* 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|---|
| *Obligations, débentures et billets : A)* | | | | |
| Canadien National : | | | | |
| 8 ¼ % 15 ans, billets | 21 mai 2001 | $ CA | – $ | 150 $ |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 mai 2003 | $ US | 239 | 225 |
| 7 % 10 ans, billets | 15 mars 2004 | $ US | 422 | 398 |
| 6,45 % Puttable Reset Securities (PURS) *B)* | 15 juil. 2006 | $ US | 398 | 375 |
| 6 ¼ % 10 ans, billets *C)* | 15 oct. 2011 | $ US | 636 | – |
| 6,80 % 20 ans, billets *C)* | 15 juil. 2018 | $ US | 318 | 300 |
| 7 ¼ % 30 ans, débentures | 15 mai 2023 | $ US | 239 | 225 |
| 6,90 % 30 ans, billets *C)* | 15 juil. 2028 | $ US | 755 | 712 |
| 7 ¼ % 30 ans, débentures *C)* | 15 oct. 2031 | $ US | 318 | – |
| Illinois Central : | | | | |
| 7,12 % 5 ans, billets | 2 août 2001 | $ US | – | 75 |
| 6,72 % 5 ans, billets | 14 août 2001 | $ US | – | 75 |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 mai 2003 | $ US | 159 | 150 |
| 7 ¼ % 10 ans, billets | 1er mai 2005 | $ US | 159 | 150 |
| 6,98 % 12 ans, billets | 12 juil. 2007 | $ US | 80 | 75 |
| 6,63 % 10 ans, billets | 9 juin 2008 | $ US | 32 | 30 |
| 5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel | 1er déc. 2056 | $ US | 12 | 12 |
| 7,7 % 100 ans, débentures | 15 sept. 2096 | $ US | 199 | 187 |
| Wisconsin Central : | | | | |
| 6 ¼ % 10 ans, billets | 15 avril 2008 | $ US | 239 | – |
| *Total des obligations, débentures et billets* | | | 4 205 | 3 139 |
| *Autres :* | | | | |
| Facilités de crédit renouvelables *(Note 7)* | | $ US | 273 | – |
| Papier commercial *D) (Note 7)* | | Divers | 339 | 77 |
| Obligations découlant de contrats de location-acquisition, montants à payer aux termes de conventions portant sur du matériel et autres *E)* | | Divers | 1 125 | 1 117 |
| *Total – Autres* | | | 1 737 | 1 194 |
| *Total partiel* | | | 5 942 | 4 333 |
| Moins : | | | | |
| Tranche de la dette à long terme échéant à moins de un an | | | 163 | 434 |
| Escompte non amorti, net | | | 15 | 13 |
| | | | 178 | 447 |
| | | | 5 764 $ | 3 886 $ |

*A.* Les obligations, débentures et billets de la Compagnie ne sont pas garantis.

*B.* Les PURS sont des titres contenant des options simultanées de vente et d'achat de ces mêmes titres à leur valeur nominale. Au moment de l'émission, la Compagnie a vendu l'option d'achat des titres pouvant être exercée au 15 juillet 2006 (la date de renouvellement). Si l'option d'achat est levée, l'option de vente est automatiquement déclenchée, ce qui entraîne le rachat des PURS initiaux. Le détenteur de l'option d'achat aura alors le droit de renégocier les titres à un nouveau taux d'intérêt nominal pour un terme additionnel de 30 ans échéant le 15 juillet 2036. Le nouveau taux d'intérêt nominal sera déterminé conformément à un mécanisme préétabli, selon les conditions du marché alors en vigueur. Si l'option d'achat n'est pas levée, l'option de vente est réputée avoir été levée, ce qui entraînera le rachat des PURS le 15 juillet 2006.

*C.* Ces titres de créance sont rachetables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la Compagnie, à leur valeur nominale ou à un prix fixé selon une formule tenant compte des taux d'intérêt en vigueur au moment du rachat, selon le plus élevé des deux montants.

*D.* La Compagnie a un programme de papier commercial, garanti par une portion des facilités de crédit renouvelables, qui lui permet d'émettre du papier commercial jusqu'à concurrence d'un montant total de 600 M$ sur le principal, ou l'équivalent en dollars US. Le papier commercial vient à échéance au cours de la prochaine année mais a été classé comme dette à long terme, ce qui tient compte de l'intention et de la capacité contractuelle de la Compagnie de refinancer l'emprunt à court terme par des émissions subséquentes de papier commercial ou par un prélèvement sur les facilités de crédit renouvelables. Les taux d'intérêt applicables au papier commercial au 31 décembre 2001 varient de 1,93 % à 2,6 % environ.

*E.* Les taux d'intérêt applicables aux contrats de location-acquisition varient entre 3,14 % et 14,6 % environ, et les dates d'échéance vont de 2002 à 2025. Les intérêts implicites afférents à ces contrats se chiffraient à 545 M$ au 31 décembre 2001 et à 559 M$ au 31 décembre 2000.

Les conventions portant sur du matériel sont remboursables en versements mensuels ou semestriels sur différentes périodes allant jusqu'en 2007, à des taux d'intérêt s'échelonnant de 6 % à 9,7 %. Les montants en capital à payer sont de 17 M$ et 1 M$ US (2 M$ CA) au 31 décembre 2001, et étaient de 26 M$ et 1 M$ US (2 M$ CA) au 31 décembre 2000. Les contrats de location-acquisition, les conventions portant sur du matériel et d'autres obligations sont garantis par des immobilisations dont la valeur comptable nette était de 1 096 M$ au 31 décembre 2001 et de 1 064 M$ au 31 décembre 2000.

Au cours de 2001, la Compagnie a enregistré des actifs totalisant 91 M$ acquis par l'exercice d'options d'achat associées à des contrats de location existants et à des contrats de location pour du nouveau matériel (149 M$ en 2000). Un montant de dette correspondant a également été inscrit.

*F.* Les échéances au cours des prochains exercices sur la dette à long terme existante au 31 décembre 2001 s'établissent comme ci-dessous. Ces remboursements incluent les ententes de rachat et les paiements aux fins des obligations découlant des contrats de location-acquisition mais excluent les remboursements sur le papier commercial et les facilités de crédit renouvelables de 339 M$ et de 273 M$, respectivement.

| *Exercice* | *En millions* Montant |
|---|---|
| 2002 | 163 $ |
| 2003 | 543 |
| 2004 | 547 |
| 2005 | 229 |
| 2006 | 432 |
| 2007 et ultérieurement | 3 401 |

*G.* Le montant total de la dette payable en dollars US s'élevait à 3 334 M$ US (5 302 M$ CA) au 31 décembre 2001, et à 2 290 M$ US (3 434 M$ CA) au 31 décembre 2000.

## 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles

### A. Capital-actions autorisé

Le capital-actions autorisé de la Compagnie est constitué des titres suivants :

- un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A sans valeur nominale pouvant être émises en série;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B sans valeur nominale pouvant être émises en série.

### B. Actions ordinaires émises et en circulation

Au cours de 2001, la Compagnie a émis 2,1 millions d'actions (1,2 million d'actions en 2000 et 1,4 million d'actions en 1999) par suite de la levée d'options d'achat d'actions. Au 31 décembre 2001, le nombre total des actions ordinaires émises et en circulation s'établissait à 192,7 millions.

Au cours de 1999, la Compagnie a émis 9,2 millions d'actions ordinaires à la suite d'un appel public à l'épargne.

### C. Titres privilégiés convertibles

En 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions de titres privilégiés convertibles au prix de 50 $ US le titre. Ces titres portent intérêt, payable trimestriellement en dollars US, au taux de 5,25 % par année, et viennent à échéance le 30 juin 2029. Ces titres sont des titres subordonnés convertibles en actions ordinaires du CN au gré du porteur à un prix de conversion initial de 38,48 $ US l'action ordinaire, soit un taux de conversion initial de 1,2995 action ordinaire par titre privilégié convertible. À compter du 1er juillet 2002, au gré du CN, mais sous réserve de certaines conditions, les droits qu'ont les porteurs de convertir ces titres peuvent être annulés si le cours du marché dépasse 120 % du prix de conversion pendant une certaine période. Si ces conditions sont respectées, le CN peut mettre fin aux droits de conversion en donnant aux porteurs un avis écrit préalable d'au moins 30 jours pour leur permettre de convertir leurs titres privilégiés convertibles en actions ordinaires. Si, à la clôture de la date d'annulation des droits de conversion, le cours du jour est supérieur au prix de conversion, tous les porteurs seront réputés avoir converti leurs titres, sauf dans la mesure où le fiduciaire aura reçu des instructions contraires de la part de n'importe quel porteur.

## 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles *(suite)*

**D. Fractionnement d'actions**

Le 20 juillet 1999, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé un fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une qui a été effectué sous forme de dividende en actions. Ainsi, une action ordinaire additionnelle du CN a été remise pour chaque action en circulation ou détenue en trésorerie le 27 septembre 1999 aux actionnaires inscrits le 23 septembre 1999. Tous les régimes d'achat d'actions tiennent compte de l'émission d'actions ou d'options additionnelles à la suite de l'annonce du fractionnement des actions. Toutes les données relatives aux actions tiennent compte de ce fractionnement des actions.

**E. Programmes de rachat d'actions**

Le 23 janvier 2001, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 10 millions d'actions ordinaires entre le 31 janvier 2001 et le 30 janvier 2002, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au 31 décembre 2001, la Compagnie n'avait pas racheté d'actions ordinaires en vertu du programme de rachat d'actions.

En 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions qui permettait le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Au cours de 2000, la Compagnie a utilisé 529 M$ pour racheter 13 millions d'actions ordinaires au prix moyen de 40,70 $ l'action.

## 12 Régimes d'achat d'actions

**A. Régime d'actionnariat du personnel**

La Compagnie dispose d'un Régime d'actionnariat du personnel (RAP) afin de donner aux membres du personnel admissibles la possibilité de souscrire jusqu'à 6 % de leur salaire brut pour acheter des actions ordinaires de la Compagnie sur le marché libre, en contrepartie de quoi la Compagnie s'engage à investir, en leur nom, un montant supplémentaire correspondant à 35 % du montant investi par eux. Au 31 décembre 2001, 9 432 membres du personnel participaient au régime (7 916 au 31 décembre 2000). En 2001, un total de 516 726 actions, incluant les contributions de la Compagnie, ont été achetées en vertu du RAP au nom des membres du personnel, comparativement à 637 531 en 2000, d'où une charge avant impôts imputée au bénéfice de 8 M$, de 6 M$ et de 5 M$ pour les exercices terminés les 31 décembre 2001, 2000 et 1999, respectivement.

**B. Régime d'intéressement à moyen terme par octroi d'unités d'actions**

Le régime d'octroi d'unités d'actions de la Compagnie, approuvé par le Conseil d'administration en 2001, donne à certains cadres supérieurs désignés de la Compagnie le droit de toucher, le 30 juin 2004, un paiement composé à 50 % d'actions ordinaires de la Compagnie et à 50 % d'une valeur en espèces.

Les unités d'actions sont acquises à la condition d'atteindre certains objectifs associés au cours des actions de la Compagnie pendant la période de six mois se terminant le 30 juin 2004. Vu la nature des conditions d'acquisition, aucune charge de rémunération n'a été constatée pour 2001. Au 31 décembre 2001, le nombre total d'unités d'actions en circulation s'élevait à 421 500, et 43 500 unités d'actions supplémentaires étaient autorisées aux fins d'émissions futures dans le cadre de ce régime.

**C. Options d'achat d'actions**

La Compagnie offre aux membres du personnel admissibles des régimes d'options d'achat d'actions leur permettant d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie, une fois le droit de levée des options acquis, au cours en vigueur au moment de l'octroi des options. Les options peuvent être levées sur une période maximale de dix ans. En général, les droits de levée des options s'acquièrent sur une période de quatre ans de service continu et ne peuvent être exercés au cours des 12 premiers mois suivant la date de l'octroi. Au 31 décembre 2001, 5,5 millions d'actions ordinaires supplémentaires étaient autorisées aux fins d'émissions futures dans le cadre de ces régimes.

Les options offertes par la Compagnie comprennent des options conventionnelles qui peuvent être acquises sur une période définie et des options de rendement qui ne peuvent être acquises que si la Compagnie atteint certaines cibles en matière de ratio d'exploitation et de rendement du capital investi sans facteur d'endettement. Au 31 décembre 2001, le nombre d'options conventionnelles et d'options de rendement en circulation s'établissait à 7,5 millions et à 2,4 millions, respectivement.

Les changements relatifs aux options d'achat d'actions offertes par la Compagnie se présentent comme suit :

| | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
|---|---|---|
| | *En millions* | |
| En circulation au 31 décembre 1998 [1] | 7,1 | 29,11 $ |
| Octroyées | 3,0 | 45,46 $ |
| Annulées | (0,4) | 34,51 $ |
| Levées | (1,4) | 25,43 $ |
| En circulation au 31 décembre 1999 [1] | 8,3 | 34,88 $ |
| Octroyées | 2,2 | 35,33 $ |
| Annulées | (0,4) | 36,23 $ |
| Levées | (1,2) | 22,19 $ |
| En circulation au 31 décembre 2000 [1] | 8,9 | 34,95 $ |
| Conversion des options du WC | 1,0 | 58,63 $ |
| Octroyées | 2,4 | 50,65 $ |
| Annulées | (0,3) | 46,01 $ |
| Levées | (2,1) | 30,43 $ |
| *En circulation au 31 décembre 2001* [1][2] | 9,9 | 43,62 $ |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

*(2) Comprend les options d'achat d'actions converties du WC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

Au 31 décembre 2001, les options d'achat d'actions en circulation et pouvant être levées se présentaient comme suit :

| | Options en circulation | | | Options pouvant être levées | |
|---|---|---|---|---|---|
| Échelle de prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée des années jusqu'à l'expiration | Moyenne pondérée du prix de levée | Nombre d'options | Moyenne pondérée du prix de levée |
| | *En millions* | | | *En millions* | |
| 13,50 $–23,72 $ | 0,3 | 3 | 17,90 $ | 0,3 | 17,90 $ |
| 25,40 $–35,01 $ | 2,5 | 7 | 33,37 $ | 1,1 | 31,14 $ |
| 35,70 $–49,45 $ | 4,1 | 6 | 44,38 $ | 2,7 | 44,47 $ |
| 50,02 $–69,77 $ | 2,8 | 9 | 51,66 $ | 0,3 | 55,61 $ |
| 70,65 $ et plus | 0,2 | 6 | 94,47 $ | 0,1 | 94,47 $ |
| *Solde au 31 décembre 2001* [1] | 9,9 | 7 | 43,62 $ | 4,5 | 41,86 $ |

*(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC et du WC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.*

## 13 Régimes de retraite

La Compagnie offre des régimes de retraite en vertu desquels presque tous les membres de son personnel ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations généralement fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Les tableaux qui suivent portent sur tous les régimes de la Compagnie. Toutefois, les descriptions ci-dessous portent exclusivement sur le régime de retraite principal de la Compagnie, à savoir le Régime de retraite du CN (le Régime de retraite). Les autres régimes de retraite de la Compagnie sont de moindre importance.

### Description du régime

Le Régime de retraite est un régime contributif à prestations déterminées qui couvre pratiquement tous les membres du personnel du CN. La pension versée est surtout fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des derniers gains annuels ouvrant droit à pension. Tous les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'y adhérer dès leur entrée en fonctions. Les prestations de retraite sont indexées après la retraite au moyen d'un mécanisme de partage des gains (des pertes), sous réserve d'une augmentation minimale garantie. Le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN) est une société de fiducie indépendante. À titre de fiduciaire, celle-ci exerce certaines fonctions; elle doit notamment détenir les titres légaux de l'actif des Caisses fiduciaires de retraite du CN et assurer le respect, par la Compagnie, en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite et de la législation qui s'y applique.

### Politique de capitalisation

Les cotisations des membres du personnel au Régime de retraite sont déterminées selon les modalités du régime. Les cotisations patronales sont conformes aux dispositions législatives du gouvernement du Canada, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, et sont déterminées selon les résultats d'évaluations actuarielles réalisées au moins tous les trois ans. Ces évaluations sont effectuées conformément aux exigences législatives et aux recommandations de l'Institut Canadien des Actuaires pour l'évaluation des régimes de retraite.

### Description de l'actif des Caisses

L'actif du Régime de retraite est comptabilisé séparément dans les Caisses fiduciaires de retraite du CN et est composé d'encaisse et placements à court terme, d'obligations, d'hypothèques, d'actions canadiennes et étrangères, de biens immobiliers et d'actifs pétroliers et gaziers.

*a)* Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice | 10 855 $ | 9 935 $ |
| Intérêts débiteurs | 701 | 690 |
| Perte actuarielle | 94 | 730 |
| Coût des prestations au titre des services rendus | 92 | 70 |
| Cotisations des participants aux régimes | 73 | 74 |
| Change étranger – fluctuations | 6 | 3 |
| Prestations versées et transferts | (665) | (647) |
| *Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice* | 11 156 $ | 10 855 $ |

*b)* Évolution de l'actif des régimes

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice | 12 455 $ | 11 768 $ |
| Cotisations de l'employeur | 69 | 59 |
| Cotisations des participants aux régimes | 73 | 74 |
| Change étranger – fluctuations | 6 | 3 |
| Rendement réel sur l'actif des régimes | (175) | 1 198 |
| Prestations versées et transferts | (665) | (647) |
| *Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice* | 11 763 $ | 12 455 $ |

## 13 Régimes de retraite *(suite)*

*c)* Capitalisation

| *En millions* | *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice [1] | | 607 $ | 1 600 $ |
| Gain actuariel net non constaté [1] | | (537) | (1 652) |
| Obligations transitoires nettes non constatées | | 39 | 59 |
| Coût des prestations au titre des services passés non constaté | | 133 | 153 |
| *Montant net constaté* | | 242 $ | 160 $ |

*(1) Assujetti à une réduction ultérieure au titre du partage des gains en vertu des dispositions du régime.*

*d)* Montant constaté dans le Bilan consolidé

| *En millions* | *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| Coût des prestations versées à l'avance *(Note 6)* | | 251 $ | 166 $ |
| Coût des prestations constituées | | (9) | (6) |
| *Montant net constaté* | | 242 $ | 160 $ |

*e)* Éléments du coût net des prestations

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| Intérêts débiteurs | | 701 $ | 690 $ | 632 $ |
| Coût des prestations au titre des services rendus | | 92 | 70 | 95 |
| Amortissement des obligations transitoires nettes | | 20 | 19 | 19 |
| Amortissement du coût des prestations au titre des services passés | | 20 | 19 | 20 |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes | | (846) | (792) | (732) |
| Perte actuarielle nette constatée | | – | – | 23 |
| *Coût (produit) net des prestations* | | (13) $ | 6 $ | 57 $ |

*f)* Hypothèses selon une moyenne pondérée

| | *31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| Taux d'actualisation | | 6,50 % | 6,50 % | 7,00 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération | | 4,00 % | 4,25 % | 4,25 % |
| Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre | | 9,00 % | 9,00 % | 9,00 % |

## 14 Charge spéciale

Au deuxième trimestre de 2001, la Compagnie a enregistré une charge de 98 M$, 62 M$ après impôts, au titre de la suppression de 690 postes (388 postes ont été supprimés en 2001, et on prévoit la suppression des autres d'ici à la fin de l'année 2002). Cette charge comprenait les indemnités de cessation d'emploi et autres paiements à verser aux membres du personnel touchés.

## 15 Intérêts débiteurs

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| Intérêts sur la dette à long terme | | 314 $ | 306 $ | 313 $ |
| Intérêts créditeurs | | (2) | (11) | (5) |
| | | 312 $ | 295 $ | 308 $ |
| *Versements d'intérêts en espèces* | | 307 $ | 299 $ | 305 $ |

## 16 Autres produits

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| Gain sur la vente de la participation dans la Detroit River Tunnel Company *A)* | | 101 $ | – $ | – $ |
| Gain sur la cession d'immobilisations | | 53 | 57 | 56 |
| Revenu de placement | | 30 | – | 12 |
| Gain de change | | 7 | 10 | 6 |
| Gain sur l'échange de placements *(Note 6)* | | – | 84 | – |
| Coûts immobiliers nets | | (20) | (22) | (25) |
| Dépréciation de valeur du placement dans 360networks Inc. *(Note 6)* | | (99) | – | – |
| Autres | | (7) | (3) | (1) |
| | | 65 $ | 126 $ | 48 $ |

*A)* En mars 2001, la Compagnie a vendu sa participation de 50 % de la Detroit River Tunnel Company (DRT) pour un produit de 112 M$ et a enregistré un gain de 101 M$, 82 M$ après impôts. Le DRT, qui fait 1,6 mille de long, est un tunnel uniquement ferroviaire qui traverse la frontière canado-américaine entre Detroit et Windsor, en Ontario.

## 17 Impôts sur le revenu

La charge d'impôts sur le revenu de la Compagnie comprend les éléments suivants :

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| Taux d'imposition fédéral | | 28,1 % | 29,1 % | 29,1 % |
| Charge d'impôts sur le revenu sur le bénéfice avant impôts sur le revenu selon le taux d'imposition fédéral | | (314) $ | (353) $ | (283) $ |
| Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu attribuable aux éléments suivants : | | | | |
| Impôt provincial et autres impôts | | (134) | (148) | (160) |
| Ajustement d'impôts sur le revenu reportés par suite de réductions de taux | | – | (4) | – |
| Écart du taux d'imposition des États-Unis | | 1 | 7 | 30 |
| Gain sur les cessions et les dividendes | | 27 | 20 | 8 |
| Autres | | 28 | 36 | 35 |
| *Charge d'impôts sur le revenu* | | (392) $ | (442) $ | (370) $ |
| Charge d'impôts sur le revenu : | | | | |
| Exigibles | | (85) $ | (224) $ | (45) $ |
| Reportés | | (307) | (218) | (325) |
| | | (392) $ | (442) $ | (370) $ |
| *Versements en espèces pour impôts sur le revenu* | | 63 $ | 101 $ | 45 $ |

Les éléments importants des impôts reportés débiteurs et créditeurs sont les suivants :

| *En millions* | *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| *Impôts reportés débiteurs* | | | |
| Provisions pour compressions de l'effectif | | 178 $ | 202 $ |
| Courus à payer et autres provisions | | 182 | 228 |
| Avantages postérieurs à la retraite | | 85 | 91 |
| Pertes et crédits d'impôts reportés | | 53 | 26 |
| | | 498 | 547 |
| *Impôts reportés créditeurs* | | | |
| Immobilisations | | 4 074 | 2 917 |
| Montant total net des impôts reportés créditeurs | | 3 576 | 2 370 |
| Montant net des impôts reportés débiteurs à court terme | | 153 | 116 |
| *Montant net des impôts reportés créditeurs à long terme* | | 3 729 $ | 2 486 $ |

En 2001, la Compagnie a constaté des crédits d'impôt à l'investissement de 35 M$ non constatés antérieurement, qui ont réduit le coût des immobilisations. La Compagnie n'a pas constaté de crédits d'impôt à l'investissement en 2000.

## 18 Information sectorielle

La Compagnie œuvre dans un seul secteur d'activité. Ses éléments d'actif sont situés au Canada et aux États-Unis où elle exerce ses activités.

### Information sur les zones géographiques

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| *Produits d'exploitation :* | | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | | 3 675 $ | 3 668 $ | 3 549 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | | 1 977 | 1 778 | 1 712 |
| | | 5 652 $ | 5 446 $ | 5 261 $ |
| *Bénéfice d'exploitation :* | | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *i)* | | 966 $ | 1 025 $ | 852 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | | 400 | 360 | 381 |
| | | 1 366 $ | 1 385 $ | 1 233 $ |
| *Bénéfice net :* | | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *i)* | | 591 $ | 589 $ | 465 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | | 136 | 185 | 138 |
| | | 727 $ | 774 $ | 603 $ |
| *Amortissement :* | | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *ii)* | | 255 $ | 232 $ | 212 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | | 214 | 189 | 195 |
| | | 469 $ | 421 $ | 407 $ |
| *Dépenses en immobilisations : iii)* | | | | |
| Activités ferroviaires au Canada *iv)* | | 484 $ | 541 $ | 717 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis | | 177 | 215 | 249 |
| | | 661 $ | 756 $ | 966 $ |

| *En millions* | *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|---|
| *Éléments d'actif identifiables :* | | | |
| Activités ferroviaires au Canada | | 6 987 $ | 6 783 $ |
| Activités ferroviaires aux États-Unis *v)* | | 11 801 | 8 336 |
| | | 18 788 $ | 15 119 $ |

*i)* Comprend une charge spéciale en 2001 de 98 M$, 62 M$ après impôts, au titre des compressions de l'effectif.

*ii)* Comprend 6 M$ (9 M$ en 2000, 7 M$ en 1999) au titre de l'amortissement des immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales.

*iii)* Représente des acquisitions d'immobilisations incluant également des dépenses en immobilisations hors caisse financées au moyen de contrats de location-acquisition.

*iv)* Comprend 5 M$ (9 M$ en 2000, 11 M$ en 1999) au titre d'acquisitions d'immobilisations se rapportant à d'autres activités commerciales.

*v)* Comprend des placements en actions à l'étranger détenus par les filiales de la Compagnie aux États-Unis.

## 19 Bénéfice par action

Les données comparatives de 2000 et de 1999 ont été redressées de manière à être conformes aux nouvelles normes comptables expliquées à la Note 2. Le redressement du bénéfice des exercices précédents, effectué pour se conformer aux exigences du chapitre 1650 « Conversion des devises étrangères » modifié du Manuel de l'ICCA, a eu pour effet d'augmenter le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action de 0,01 $ pour 2000 et 1999.

| *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| *Bénéfice par action en circulation* | 3,72 $ | 3,91 $ | 3,03 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | 3,62 $ | 3,82 $ | 2,98 $ |

Le tableau suivant présente un rapprochement entre le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action :

| *En millions* | *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|---|
| Bénéfice net | | 727 $ | 774 $ | 603 $ |
| Dividendes sur les titres privilégiés convertibles | | 12 | 11 | 6 |
| | | 715 $ | 763 $ | 597 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions en circulation | | 192,1 | 195,0 | 197,3 |
| Effet des titres dilutifs et des options d'achat d'actions | | 8,9 | 7,8 | 5,2 |
| *Nombre moyen pondéré d'actions en circulation après dilution* | | 201,0 | 202,8 | 202,5 |

## 20 Engagements et éventualités d'importance

### A. Contrats de location

Au 31 décembre 2001, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location-exploitation et de contrats de location-acquisition totalisaient 1 253 M$ et 1 449 M$, respectivement, et les paiements minimaux nets annuels à effectuer au cours de chacun des cinq prochains exercices jusqu'en l'an 2007 et ultérieurement s'établissaient comme suit :

| *Exercice* *En millions* | Location-exploitation | Location-acquisition |
|---|---|---|
| 2002 | 230 $ | 186 $ |
| 2003 | 196 | 122 |
| 2004 | 176 | 136 |
| 2005 | 154 | 95 |
| 2006 | 120 | 60 |
| 2007 et ultérieurement | 377 | 850 |
| | 1 253 $ | 1 449 |
| Moins : les intérêts implicites sur les contrats de location-acquisition à des taux variant entre 3,14 % et 14,6 % environ | | 545 |
| Valeur actuelle des paiements minimaux exigibles en vertu de contrats de location-acquisition, au taux courant et compris dans la dette | | 904 $ |

### B. Autres engagements

Au 31 décembre 2001, les engagements de la Compagnie étaient de 28 M$ pour l'acquisition de traverses, de 20 M$ pour des rails et de 4 M$ pour des wagons. De plus, au 31 décembre 2001, la Compagnie avait signé des contrats avec des fournisseurs de carburant portant sur l'achat d'environ 35 % de sa consommation de carburant prévue en 2002 et 11 % de sa consommation de carburant prévue en 2003 au prix du marché en vigueur à la date d'achat.

### C. Éventualités

Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des obligations contractuelles, à des blessures corporelles, incluant les accidents de travail et les maladies professionnelles, à des dommages matériels ainsi qu'à des questions environnementales. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. On ne peut prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 2001, et conséquemment, on ne peut donner aucune assurance que leur résolution ou que toute autre réclamation ultérieure n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier.

### D. Questions environnementales

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels. On ne peut estimer avec suffisamment de précision l'ampleur de ces passifs additionnels ou des coûts qui découleraient des mesures prises pour se conformer aux lois et règlements sur l'environnement et pour limiter les cas de contamination ou y remédier, et ce, pour les raisons suivantes :

*i)* l'absence d'information technique spécifique portant sur de nombreux sites;

*ii)* l'absence d'autorité gouvernementale, d'ordonnances de tierces parties ou de réclamations à l'égard de certains sites;

*iii)* la possibilité que les lois et les règlements soient modifiés, que de nouvelles lois ou de nouveaux règlements soient adoptés, que de nouvelles technologies de mise hors service soient développées, et l'incertitude relative au moment où les travaux seront réalisés sur certains sites;

*iv)* la possibilité que les coûts pour certains sites soient récupérés auprès de tierces parties.

Par conséquent, on ne peut déterminer à l'heure actuelle la probabilité que ces coûts soient engagés, ni indiquer si ces coûts seront d'importance pour la Compagnie. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir, qu'ils n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie pour un trimestre ou un exercice particulier ou qu'ils n'auront pas de réper-

cussions négatives sur les liquidités de la Compagnie. Bien qu'il soit impossible d'estimer avec suffisamment de précision l'incidence des questions environnementales sur les résultats d'exploitation et les liquidités, la direction est d'avis que, selon les informations actuelles, ces questions n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou la position concurrentielle de la Compagnie. Les coûts liés à toutes les mesures correctives futures seront provisionnés durant l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Au 31 décembre 2001, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 112 M$ (85 M$ au 31 décembre 2000). Au cours de 2001, la Compagnie a imputé à cette provision des paiements de 14 M$, comparativement à 11 M$ en 2000 et 16 M$ en 1999. De plus, les dépenses en immobilisations pour les questions environnementales ont été de 19 M$ en 2001, de 20 M$ en 2000 et de 11 M$ en 1999. La Compagnie s'attend également à ce que ces dépenses en immobilisations soient d'environ 21 M$ en 2002 et 30 M$ en 2003 et en 2004. La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

## 21 Instruments financiers

**A. Gestion des risques**

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

*i) Risque de crédit*

La Compagnie surveille, dans le cours normal de ses activités, la situation financière de ses clients et examine les antécédents de chaque nouveau client en matière de crédit.

La Compagnie s'expose à un risque de crédit dans le cas où les contreparties aux instruments financiers dérivés ne respectent pas leurs obligations. En l'occurrence, elle ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit des contreparties. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties. Au 31 décembre 2001, le montant total du risque de crédit lié aux contreparties de la Compagnie était négligeable. La Compagnie estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit.

*ii) Taux d'intérêt*

Afin de minimiser la volatilité de la juste valeur de certains titres de dette à long terme à taux fixe, la Compagnie a conclu en 2000 des swaps de taux d'intérêt pour un montant nominal total de 150 M$ et de 50 M$ US (75 M$ CA). Ces transactions ont eu l'effet de convertir le taux d'intérêt fixe de certaines dettes en taux d'intérêt variable. En 2001, ces swaps sont venus à échéance et les dettes associées ont été remboursées. La Compagnie n'a pas conclu de nouveaux swaps de taux d'intérêt en 2001.

*iii) Devises étrangères*

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie croissante de ses produits d'exploitation, de ses charges, de son actif et de sa dette est libellée en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation et les charges de la Compagnie.

Afin de minimiser la volatilité du bénéfice résultant de la conversion en dollars canadiens de la dette à long terme libellée en dollars US, la Compagnie a désigné la totalité de la dette à long terme libellée en dollars US de la société mère comme couverture de change relativement à son investissement net dans les filiales aux États-Unis. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont inclus dans le poste Conversion de devises qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

*iv) Carburant*

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du carburant sur ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale, la Compagnie a une stratégie de couverture systématique qui consiste à réaliser régulièrement des opérations de swap sur le pétrole brut et le mazout de chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant jusqu'à deux ans à l'avance.

Pour les exercices terminés les 31 décembre 2001, 2000 et 1999, les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte matérialisée de 6 M$, à un gain matérialisé de 49 M$ et à un gain matérialisé de 5 M$, respectivement. Au 31 décembre 2001, la Compagnie s'était couverte pour environ 45 % de sa consommation de carburant prévue pour 2002 et pour 25 % de sa consommation de carburant prévue pour 2003, soit pour un total d'environ 264 millions de gallons US au prix moyen de 0,607 $ US par gallon US. Les activités de couverture de la Compagnie relatives aux prix du carburant ont donné lieu à une perte non matérialisée de 38 M$ au 31 décembre 2001, à une perte non matérialisée de 17 M$ au 31 décembre 2000 et à un gain non matérialisé de 9 M$ au 31 décembre 1999.

*v) Autres*

La Compagnie ne dispose pas actuellement d'instruments dérivés non désignés comme faisant partie d'une opération de couverture.

## 21 Instruments financiers *(suite)*

**B. Juste valeur des instruments financiers**

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Compagnie utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au Bilan consolidé sous les postes suivants :

*i) Espèces et quasi-espèces, Débiteurs, Créditeurs et charges à payer et Autres éléments du passif à court terme :*

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

*ii) Autres éléments d'actif et charges reportées :*

*Placements :* La Compagnie possède plusieurs placements sous forme de titres d'emprunt et de participations dont la valeur comptable se rapproche de la juste valeur, à l'exception d'un placement comptabilisé au coût dont la juste valeur a été estimée en fonction de la quote-part du CN de l'actif net. En 2000, la juste valeur du placement de la Compagnie dans 360networks Inc. a été estimée selon la valeur à la cote.

*iii) Dette à long terme :*

La juste valeur de la dette à long terme de la Compagnie est estimée selon les valeurs à la cote des titres d'emprunt identiques ou semblables ainsi que selon les flux monétaires actualisés aux taux d'intérêt en vigueur de titres d'emprunt dont les modalités, la notation de la société et la durée restante à l'échéance sont semblables.

*iv) Titres privilégiés convertibles :*

La juste valeur des titres privilégiés convertibles de la Compagnie est estimée selon la valeur à la cote.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Compagnie aux 31 décembre 2001 et 2000, pour lesquels les valeurs comptables au Bilan consolidé diffèrent des justes valeurs :

| *En millions* | *31 décembre 2001* | | *31 décembre 2000* | |
|---|---|---|---|---|
| | **Valeur comptable** | **Juste valeur** | Valeur comptable | Juste valeur |
| *Actif financier* | | | | |
| Placements | **496 $** | **551 $** | 124 $ | 299 $ |
| *Passif financier* | | | | |
| Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins de un an) | **5 927 $** | **5 986 $** | 4 320 $ | 4 191 $ |
| *Autres* | | | | |
| Titres privilégiés convertibles | **327 $** | **479 $** | 327 $ | 315 $ |

## 22 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sont exprimés en dollars canadiens et ont été dressés selon les PCGR au Canada, lesquels sont, à tous les égards importants, conformes aux PCGR aux États-Unis, à l'exception des items décrits ci-après :

**A. Conciliation du bénéfice net**

L'application des PCGR aux États-Unis aurait les incidences suivantes sur le bénéfice net déclaré :

| *En millions* *Exercice terminé le 31 décembre* | **2001** | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice net – PCGR au Canada | **727 $** | 774 $ | 603 $ |
| Ajustements à l'égard des éléments suivants : | | | |
| Capitalisation des immobilisations, déduction faite de l'amortissement | **339** | 278 | 251 |
| Intérêts sur les titres privilégiés convertibles | **(19)** | (18) | (9) |
| Charge liée à la rémunération en actions | **(19)** | (3) | (7) |
| Réductions de taux d'impôts sur le revenu | **122** | (4) | – |
| Impôts sur le revenu afférents aux ajustements de l'exercice courant, selon les PCGR aux États-Unis | **(110)** | (90) | (92) |
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | **1 040** | 937 | 746 |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | **–** | – | 5 |
| *Bénéfice net – PCGR aux États-Unis* | **1 040 $** | 937 $ | 751 $ |

*i) Capitalisation des immobilisations*

Selon les PCGR au Canada, la Compagnie ne capitalise que la composante « matières » des coûts de remplacement des voies, alors que les charges de main-d'œuvre, les matières et les frais généraux afférents sont capitalisés selon les PCGR aux États-Unis. De plus, avec prise d'effet le 1er janvier 1999, la Compagnie a capitalisé, selon les PCGR aux États-Unis, toutes les charges importantes pour les travaux visant à prolonger la durée de vie utile et (ou) à améliorer la fonctionnalité des ponts et autres structures et des wagons. Les PCGR aux États-Unis exigent que l'ajustement cumulatif de capitalisation, incluant les charges spéciales (net des impôts sur le revenu applicables), apparaisse au bénéfice net pour l'exercice au cours duquel la politique a été adoptée (62 M$ en 1999).

*ii) Rémunération en actions*

Les PCGR aux États-Unis exigent que certaines charges relatives à la rémunération en actions soient déterminées et comptabilisées. Aux fins de l'application des PCGR aux États-Unis, la Compagnie a constaté les charges qu'elle a engagées au titre de la rémunération en actions selon la prise de position de l'*Accounting Principles Board Opinion* (APB) 25, *« Accounting for Stock Issued to Employees »*. On ne relève aucune exigence semblable dans les PCGR au Canada en vigueur au 31 décembre 2001.

*iii) Titres privilégiés convertibles*

Selon les PCGR au Canada, les titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'avoir des actionnaires, alors qu'ils sont comptabilisés à titre de dette en vertu des PCGR aux États-Unis. Par conséquent, les intérêts sur les titres privilégiés convertibles sont considérés comme des dividendes selon les PCGR au Canada, et comme des intérêts débiteurs selon les PCGR aux États-Unis.

*iv) Change étranger*

En 2001, la Compagnie a adopté de façon anticipée les recommandations modifiées du chapitre 1650 « Conversion des devises étrangères » de l'ICCA, lequel a essentiellement pour effet d'uniformiser les normes canadiennes et américaines. Le chapitre modifié élimine la méthode du report et de l'amortissement des gains et pertes de change non matérialisés sur les éléments monétaires libellés en devises étrangères ayant une durée de vie fixe ou déterminée échéant après la fin d'un exercice fiscal. Les gains et les pertes de change non matérialisés sur ces éléments doivent désormais être inscrits au bénéfice net de l'exercice. Conformément aux exigences du chapitre modifié, la Compagnie a redressé de façon rétroactive tous les états financiers des périodes antérieures présentés.

*v) Charge d'impôts sur le revenu*

En 2001, selon les PCGR aux États-Unis, la Compagnie a enregistré une réduction de ses impôts sur le revenu reportés créditeurs nets résultant de l'entrée en vigueur de taux d'impôts sur les sociétés réduits au Canada. Conséquemment, un recouvrement d'impôts sur le revenu reportés de 122 M$ a été inscrit à l'État consolidé des résultats, et une charge d'impôts sur le revenu reportés de 32 M$, au poste Autre bénéfice global. Selon les PCGR au Canada, aucun ajustement n'a été effectué en 2001, car l'effet des taux réduits d'impôts sur les sociétés a été comptabilisé en 2000 au moment de leur adoption substantielle. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000, l'ajustement en vertu des PCGR au Canada a été une charge de 4 M$ puisque la position des impôts sur le revenu reportés est différente selon les PCGR au Canada.

*vi) Changements de convention comptable – prestations de retraite et coûts des avantages complémentaires de retraite*

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis.

Avant 1999, les PCGR au Canada exigeaient que le taux d'actualisation utilisé pour mesurer ses obligations découlant des prestations de retraite et des avantages postérieurs à la retraite représente la meilleure estimation par la direction du taux de rendement à long terme des actifs des caisses de retraite. Selon les PCGR aux États-Unis, le taux d'actualisation utilisé devrait refléter le taux auquel les prestations de retraite et le coût des avantages postérieurs à la retraite pourraient effectivement être établis à la date des états financiers. L'écart dans les taux d'actualisation se répercutait sur les charges de retraite annuelles et le coût des avantages postérieurs à la retraite avant 1999.

En 1999, la Compagnie a modifié sa méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel pour tenir compte de tous les éléments de ces coûts (incluant les coûts d'indemnisation, de soins de santé et administratifs) selon des estimations actuarielles du coût ultime découlant des blessures subies par les membres du personnel. Les PCGR aux États-Unis exigent que le bénéfice net de l'exercice au cours duquel la convention est adoptée tienne compte de l'ajustement cumulatif, net des impôts sur le revenu applicables (57 M$ en 1999).

**B. Bénéfice par action**

En 2000, la Compagnie a adopté de façon anticipée les recommandations de l'ICCA relatives à la présentation du bénéfice par action. Bien que la norme ait pour effet d'uniformiser les normes canadiennes et américaines, des écarts subsistent à l'égard des montants de bénéfice par action en raison des différences entre les données relatives au bénéfice.

*i) Bénéfice par action en circulation*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | **2001** | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | **5,41 $** | 4,81 $ | 3,78 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | **–** | – | 0,03 |
| *Bénéfice net – PCGR aux États-Unis* | **5,41 $** | 4,81 $ | 3,81 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation *(en millions)* – PCGR aux États-Unis | **192,1** | 195,0 | 197,3 |

*ii) Bénéfice dilué par action*

| *Exercice terminé le 31 décembre* | **2001** | 2000 | 1999 |
|---|---|---|---|
| Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable – PCGR aux États-Unis | **5,23 $** | 4,67 $ | 3,71 $ |
| Effet cumulatif des changements de convention comptable | **–** | – | 0,03 |
| *Bénéfice net – PCGR aux États-Unis* | **5,23 $** | 4,67 $ | 3,74 $ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation *(en millions)* – PCGR aux États-Unis | **201,0** | 202,8 | 202,5 |

**C. Conciliation des éléments importants du bilan**

*i) Coentreprises*

Les participations dans les coentreprises de la Compagnie depuis 2001 ne sont pas importantes. Conséquemment, la différence liée à leur comptabilisation à l'aide de la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation selon les PCGR aux États-Unis et de la méthode de la consolidation proportionnelle aux fins des PCGR au Canada n'a pas été présentée de façon distincte.

## 22 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis *(suite)*

*ii) Avoir des actionnaires*

La Compagnie a éliminé son déficit cumulé de 811 M$ en date du 30 juin 1995 en réduisant de 1 300 M$ le capital-actions et en créant un surplus d'apport de 489 M$, comme le permettent les PCGR au Canada. Ce genre de réorganisation de l'Avoir des actionnaires n'est pas permis par les PCGR aux États-Unis.

Conformément aux PCGR au Canada, le dividende en nature déclaré en 1995 (relativement à des transferts de terrains) et les autres opérations portant sur les capitaux propres ont été déduits du Surplus d'apport. Selon les PCGR aux États-Unis, ces montants auraient été déduits des Bénéfices non répartis.

Selon les PCGR au Canada, les coûts associés à la vente d'actions ont été déduits du Surplus d'apport. Pour respecter les PCGR aux États-Unis, ces montants auraient été déduits du Capital-actions.

Conformément aux PCGR au Canada, l'excédent du coût par rapport à la valeur déclarée résultant du rachat d'actions a été inscrit d'abord au Capital-actions, puis au Surplus d'apport et enfin aux Bénéfices non répartis. Selon les PCGR aux États-Unis, l'excédent aurait été inscrit au Capital-actions puis aux Bénéfices non répartis.

Aux fins des PCGR au Canada et aux États-Unis, la Compagnie a désigné l'ensemble de sa dette à long terme de la société mère libellée en dollars US comme couverture de change de ses filiales aux États-Unis. Selon les PCGR au Canada, le gain de change non matérialisé net qui en a résulté, depuis la date de la désignation, a été inclus au poste Conversion de devises. Aux fins des PCGR aux États-Unis, selon le *Statement of Financial Accounting Standard* (SFAS) 130, *« Reporting Comprehensive Income »*, le gain de change non matérialisé net, de même que l'ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite ont été inclus aux postes Autre bénéfice global de l'État consolidé du bénéfice global et Autre bénéfice global cumulé, poste qui est présenté à l'Avoir des actionnaires. Il n'existe aucune exigence en vertu des PCGR au Canada d'enregistrer un ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite.

*iii) Placement dans 360networks Inc.*

En 2001, aux fins des PCGR aux États-Unis, la Compagnie a inscrit une charge pour dévaluer son placement net dans 360networks Inc. Avant cette dévaluation, conformément aux PCGR aux États-Unis, la Compagnie comptabilisait son placement conformément aux dispositions du SFAS 115, *« Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities »*. Les actions détenues étaient classées comme « titres prêts à vendre » et, par conséquent, le placement était présenté à sa valeur marchande au poste Autres éléments d'actif et charges reportées du bilan. Les variations de la valeur du placement étaient inscrites au poste Autre bénéfice global à titre de plus-value (moins-value) non matérialisée. En vertu des PCGR au Canada, le placement était comptabilisé au coût.

*iv) Instruments dérivés*

Le 1er janvier 2001, selon les PCGR aux États-Unis, la Compagnie a adopté le SFAS 133, *« Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities »*, tel que modifié par le SFAS 138 *« Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities »*. Conformément à ces normes, la Compagnie a inscrit au bilan la juste valeur des instruments dérivés utilisés pour couvrir une partie des besoins en carburant de la Compagnie. Les changements de la valeur marchande de ces instruments dérivés ont été inscrits au poste Autre bénéfice global. Aucune exigence semblable n'existe en vertu des PCGR au Canada.

*v) Titres privilégiés convertibles*

Selon les PCGR au Canada, les titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'avoir des actionnaires, alors qu'ils sont comptabilisés à titre de dette en vertu des PCGR aux États-Unis. Par conséquent, selon les PCGR au Canada, les coûts associés à l'émission des titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'opération portant sur les capitaux propres et portés en déduction du produit reçu, alors que selon les PCGR aux États-Unis, ces coûts sont inscrits à titre de charges reportées et sont amortis sur la durée jusqu'à l'échéance.

*vi) L'utilisation des PCGR aux États-Unis aurait une incidence importante sur les postes suivants du bilan, tels que présentés :*

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| *Actif à court terme – PCGR au Canada* | 1 164 $ | 1 125 $ |
| Coentreprises et autres | – | (17) |
| *Actif à court terme – PCGR aux États-Unis* | 1 164 $ | 1 108 $ |
| *Immobilisations – PCGR au Canada* | 16 723 $ | 13 583 $ |
| Capitalisation des immobilisations, déduction faite de l'amortissement | 2 422 | 2 053 |
| Coentreprises et autres | – | 2 |
| *Immobilisations – PCGR aux États-Unis* | 19 145 $ | 15 638 $ |
| *Autres éléments d'actif et charges reportées – PCGR au Canada* | 901 $ | 411 $ |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt | 12 | 12 |
| Actif incorporel | 1 | – |
| Placement dans 360networks Inc. | – | 129 |
| Coentreprises et autres | – | 16 |
| *Autres éléments d'actif et charges reportées – PCGR aux États-Unis* | 914 $ | 568 $ |
| *Passif à court terme – PCGR au Canada* | 1 638 $ | 1 915 $ |
| Instruments dérivés liés au carburant | 31 | – |
| Coentreprises et autres | – | (10) |
| *Passif à court terme – PCGR aux États-Unis* | 1 669 $ | 1 905 $ |
| *Impôts reportés créditeurs – PCGR au Canada* | 3 729 $ | 2 486 $ |
| Effet cumulatif des ajustements relatifs aux exercices antérieurs sur le bénéfice | 845 | 725 |
| Impôts sur le revenu afférents aux ajustements de l'exercice courant, selon les PCGR aux États-Unis | 110 | 90 |
| Impôts sur le revenu afférents à la conversion des titres privilégiés convertibles | 8 | – |
| Impôts sur le revenu sur la conversion des ajustements de l'investissement net dans les établissements à l'étranger dus à l'application de PCGR différents au Canada et aux États-Unis | 5 | – |
| Placement dans 360networks Inc. | – | 35 |
| Effet cumulatif du changement de convention comptable – change étranger | – | 30 |
| Impôts sur le revenu afférents à l'ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | (6) | – |
| Impôts sur le revenu sur les instruments dérivés liés au carburant | (13) | – |
| Réductions de taux d'impôts | (86) | 4 |
| Coentreprises et autres | (1) | 5 |
| *Impôts reportés créditeurs – PCGR aux États-Unis* | 4 591 $ | 3 375 $ |
| *Autres éléments de passif et crédits reportés – PCGR au Canada* | 1 296 $ | 1 193 $ |
| Rémunération en actions | 24 | 13 |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite | 18 | – |
| Instruments dérivés liés au carburant | 7 | – |
| Coentreprises et autres | – | (1) |
| *Autres éléments de passif et crédits reportés – PCGR aux États-Unis* | 1 345 $ | 1 205 $ |

| *En millions* — *31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| *Capital-actions – PCGR au Canada* | 3 209 $ | 3 124 $ |
| Restructuration du capital | 1 300 | 1 300 |
| Coûts liés à la vente d'actions | (33) | (33) |
| Rémunération en actions | 48 | 40 |
| Programme de rachat d'actions | (82) | (82) |
| *Capital-actions – PCGR aux États-Unis* | 4 442 $ | 4 349 $ |
| *Titres privilégiés convertibles – PCGR au Canada* | 327 $ | 327 $ |
| Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt | 12 | 12 |
| Perte de change non matérialisée sur la conversion des titres privilégiés | 27 | 6 |
| *Titres privilégiés convertibles (comptabilisés à titre de dette) – PCGR aux États-Unis* | 366 $ | 345 $ |
| *Surplus d'apport – PCGR au Canada* | 178 $ | 178 $ |
| Dividende en nature relativement à des transferts de terrains | 248 | 248 |
| Coûts liés à la vente d'actions | 33 | 33 |
| Autres opérations et incidences fiscales connexes | 18 | 18 |
| Programme de rachat d'actions | 12 | 12 |
| Restructuration du capital | (489) | (489) |
| *Surplus d'apport – PCGR aux États-Unis* | – $ | – $ |
| *Conversion de devises – PCGR au Canada* | 133 $ | 61 $ |
| Gain de change non matérialisé sur la conversion des ajustements de l'investissement net dans les établissements à l'étranger dus à l'application de PCGR différents au Canada et aux États-Unis, net des impôts sur le revenu applicables | 10 | – |
| Perte de change non matérialisée sur la conversion des titres privilégiés convertibles, net des impôts sur le revenu applicables | (17) | (4) |
| Instruments dérivés liés au carburant, net des impôts sur le revenu applicables | (25) | – |
| Réductions de taux d'impôts | (32) | – |
| Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite, net des impôts sur le revenu applicables | (11) | – |
| Placement dans 360networks Inc., net des impôts sur le revenu applicables | – | 94 |
| *Autre bénéfice global cumulé – PCGR aux États-Unis* | 58 $ | 151 $ |
| *Bénéfices non répartis – PCGR au Canada* | 2 514 $ | 1 949 $ |
| Effet cumulatif des ajustements relatifs aux exercices antérieurs sur le bénéfice | 1 136 | 912 |
| Ajustements de l'exercice courant sur le bénéfice | 313 | 163 |
| Programme de rachat d'actions | 70 | 70 |
| Effet cumulatif du changement de convention comptable – change étranger | – | 61 |
| Dividende cumulatif sur les titres privilégiés convertibles | 32 | 20 |
| Restructuration du capital | (811) | (811) |
| Dividende en nature relativement à des transferts de terrains | (248) | (248) |
| Autres opérations et incidences fiscales connexes | (18) | (18) |
| *Bénéfices non répartis – PCGR aux États-Unis* | 2 988 $ | 2 098 $ |

## 23 Données financières trimestrielles – non vérifiées

*En millions, sauf les données relatives aux actions*

| | Trimestres 2001 | | | | Trimestres 2000 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Quatrième** | **Troisième** | **Deuxième** | **Premier** | Quatrième | Troisième | Deuxième | Premier |
| *Produits d'exploitation* | **1 537 $** | **1 325 $** | **1 392 $** | **1 398 $** | 1 396 $ | 1 334 $ | 1 337 $ | 1 379 $ |
| *Bénéfice d'exploitation* | **428 $** | **331 $** | **245 $** | **362 $** | 344 $ | 321 $ | 346 $ | 374 $ |
| *Bénéfice net* | **238 $** | **178 $** | **40 $** | **271 $** | 175 $ | 161 $ | 188 $ | 250 $ |
| *Bénéfice par action en circulation* | **1,22 $** | **0,91 $** | **0,19 $** | **1,40 $** | 0,90 $ | 0,82 $ | 0,95 $ | 1,23 $ |
| *Bénéfice dilué par action* | **1,18 $** | **0,88 $** | **0,19 $** | **1,36 $** | 0,88 $ | 0,80 $ | 0,93 $ | 1,20 $ |
| *Dividende déclaré par action* | **0,195 $** | **0,195 $** | **0,195 $** | **0,195 $** | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ | 0,175 $ |

## 24 Chiffres comparatifs

Pour respecter la présentation adoptée dans l'exercice en cours, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés pour les exercices 2000 et 1999.

## *Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN*

**Revue générale**

**Fiduciaire**

Jusqu'au 31 décembre 2001, la Compagnie Montréal Trust du Canada (Montréal Trust) était le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN, ou les Caisses). À titre de fiduciaire, Montréal Trust exerçait certaines fonctions; entre autres, il détenait les titres légaux des actifs des Caisses et s'assurait du respect, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite du CN, du Régime des pensions de 1935 du CN et de celles de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, de même que de la réglementation qui en découle. Les chèques et les relevés de dépôts directs associés à ces régimes étaient émis au nom de Montréal Trust, fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite du CN.

Avec prise d'effet le 1er janvier 2002, la Compagnie Trust CIBC Mellon a été nommée à titre de nouveau fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite du CN.

**Administration des régimes de retraite**

Le CN assume la responsabilité globale de l'administration des régimes de retraite et des avantages sociaux. William M. Mercer Limitée, un cabinet-conseil dans le domaine des avantages sociaux, assure, au nom du CN, les services convenus d'administration des régimes de retraite et d'avantages sociaux.

**Prestations de retraite**

*A. Améliorations des prestations de retraite*

Le 1er janvier 2001, les retraités et les conjoints survivants admissibles à l'indexation régulière des rentes de retraite ont reçu une augmentation supplémentaire de rente selon le nombre d'années durant lesquelles les retraités ont été à la retraite et les années de services validables au moment de la retraite. Cette augmentation a été fondée sur une recommandation du Comité de retraite effectuée en 2000 et approuvée par le Conseil d'administration du CN.

En 2001, le Conseil d'administration du CN a également approuvé les recommandations suivantes du Comité de retraite d'augmenter certaines prestations :

- Augmentation de la formule de rente de 1,5 %/2,0 % à 1,6 %/2,0 % pour les participants actifs au 1er janvier 2001, et à 1,7 %/2,0 % pour les participants actifs au 1er janvier 2002, et ce, pour chaque année de service validable à compter du 1er janvier 1966.
- Modification des critères d'admissibilité à l'indexation, qui étaient d'avoir 60 ans et d'être à la retraite depuis cinq années civiles complètes, à 59 ans et au moins quatre années civiles complètes à la retraite, avec prise d'effet le 1er janvier 2002.
- Indexation des rentes à 75 % du taux d'inflation plutôt qu'à 60 % du taux d'inflation pour 2002 seulement. Par conséquent, la rente de 2002 des retraités et des conjoints survivants qui répondent aux critères d'admissibilité sera accrue de 2,25 % au lieu de 1,8 % pour la première tranche de 3 000 $ de la rente mensuelle de base. Il s'agit d'une augmentation de rente permanente.
- Amélioration spéciale des rentes à verser aux retraités et aux conjoints survivants admissibles à l'indexation le 1er janvier 2002, selon le nombre d'années durant lesquelles les retraités sont à la retraite et les années de services validables au moment de la retraite.

Outre les améliorations ci-dessus, le Régime de retraite du CN a été modifié afin de permettre la réduction des taux de cotisation salariale de base des employés de 5,48 %/6,98 % à 4,3 %/6,3 %, à compter du 1er janvier 2002, afin de refléter une entente conclue par le CN avec cinq de ses six syndicats relativement à l'établissement d'un régime d'assurance-invalidité de longue durée à la charge des employés pour le personnel syndiqué actif au 1er janvier 2002 et par la suite. L'autre syndicat avait établi un régime d'assurance-invalidité de longue durée à la charge des employés en 1999, et les membres de ce syndicat bénéficieront également de la réduction des taux de cotisation, selon les mêmes conditions que celles visant les autres participants syndiqués. Les rentes d'invalidité en vertu du Régime de retraite du CN feront l'objet d'une réduction afin de tenir compte de la prestation payable en vertu de ce nouveau régime d'assurance-invalidité de longue durée.

Par ailleurs, les employés non syndiqués bénéficieront également des réductions des cotisations, mais le coût complet de cette réduction sera financé par le compte d'amélioration des participants non syndiqués, car ils sont assurés depuis de nombreuses années par un régime d'assurance-invalidité de longue durée à la charge du CN en vertu du régime d'avantages sociaux à la carte du CN.

*B. Accord sur l'indexation et compte d'indexation*

À la suite de l'accord sur l'indexation conclu avec les syndicats ferroviaires en 1989 et des améliorations négociées en 1992 et en 1998 qui y ont été apportées, quelque 41 400 retraités et conjoints survivants ont reçu des augmentations de rente permanentes en 2001. Ces augmentations correspondent à 1,44 % de la première tranche de 2 750 $ de la rente mensuelle de base du CN, l'augmentation minimale garantie de la rente mensuelle étant de 9,00 $ dans le cas des retraités admissibles et de 4,50 $ dans celui des conjoints survivants admissibles.

En vertu de cet accord, et avec prise d'effet le 1er janvier 1989, 50 % des pertes ou des gains actuariels relatifs aux retraités sont comptabilisés séparément dans le compte d'indexation. Les gains actuariels nets servent à payer l'indexation des rentes supérieure au minimum, et ce, jusqu'au montant maximal annuel. L'indexation maximale annuelle accordée aux retraités et aux conjoints survivants admissibles est égale à 60 % (75 % pour l'indexation de 2002) de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (IPC), jusqu'à concurrence d'un accroissement de l'IPC de 6 % et d'un plafond du montant annuel de rente pouvant être indexé.

De plus, le Comité de retraite peut recommander que des avantages supplémentaires soient accordés aux bénéficiaires de rente, financés à l'aide du compte d'indexation si le solde de ce compte dépasse un seuil prédéterminé. Ces avantages supplémentaires sont assujettis à l'approbation du Conseil d'administration du CN. Ces avantages supplémentaires ont été consentis le 1er janvier 2001 aux retraités et conjoints survivants admissibles à l'indexation régulière. Outre l'indexation régulière, environ 41 400 retraités ont reçu une augmentation de rente moyenne de 4,1 %.

En 2001 également, le Conseil d'administration du CN a donné son approbation à la recommandation unanime du Comité de retraite d'élargir les critères d'admissibilité à l'indexation de la rente de retraite, d'augmenter le maximum d'indexation pour 2002 uniquement et d'accroître les prestations de retraite des retraités et des conjoints survivants admissibles, avec prise d'effet le 1er janvier 2002, tel que l'indique la section A) Améliorations des prestations de retraite. La valeur de ces améliorations a été financée par le compte d'indexation dans l'évaluation courante.

En 2001, les exigences minimales pour avoir droit à l'indexation et aux avantages supplémentaires étaient les suivantes : être à la retraite depuis cinq années civiles complètes et avoir 60 ans. Avec prise d'effet en 2002, les critères d'admissibilité pour avoir droit à l'indexation et aux avantages supplémentaires seront modifiés comme suit : être à la retraite depuis quatre années civiles complètes et avoir 59 ans.

*C. Comptes d'amélioration*

Avec prise d'effet le 1er janvier 1998, les syndicats et le CN ont convenu de partager les gains actuariels (pertes actuarielles) provenant des revenus de placement associés au personnel syndiqué actif participant au Régime de retraite du CN, selon les mêmes principes que pour l'accord sur l'indexation. En vertu de cet accord, des calculs annuels serviront à déterminer les montants des gains actuariels (pertes actuarielles) qui seront portés au crédit (débit) d'un compte, appelé compte d'amélioration, et le solde d'un tel compte, s'il est positif, pourra être utilisé pour améliorer les prestations des participants actifs syndiqués ou réduire leurs cotisations, selon les recommandations formulées par le Comité de retraite et sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration du CN. Le concept de compte d'amélioration a été élargi et s'applique également au personnel non syndiqué, et des comptes d'amélioration distincts ont été institués pour les participants syndiqués et les participants non syndiqués.

En 2001, le Conseil d'administration du CN a approuvé la recommandation unanime du Comité de retraite d'augmenter la formule de retraite tel que l'indique la section A) Améliorations des prestations de retraite. La valeur de ces améliorations a été financée par les comptes d'améliorations dans l'évaluation courante.

**Relevés de retraite annuels**

Ainsi que l'exige la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et pour garder chaque année les membres du personnel qui participent aux régimes de retraite au courant de leurs droits, des relevés de retraite personnalisés ont été établis au 31 décembre 2000 et distribués en juin 2001.

**Services aux bénéficiaires de rente**

*A. Les dépôts directs :*

Le système de dépôts directs (SDD) est offert à l'ensemble des retraités et des conjoints survivants. Grâce à ce système, la rente mensuelle est déposée directement dans leur compte personnel. Un bordereau détaillé leur est envoyé, initialement, chaque mois de janvier de même que lorsque le montant brut ou le montant net change. Environ 41 000 bénéficiaires de rente se sont prévalus de ce service en 2001.

*B. Aide téléphonique sans frais :*

Le service gratuit d'aide téléphonique a traité en 2001 quelque 51 500 appels acheminés par la ligne centrale sans frais (1 800 361-0739). Le personnel affecté à ce service a directement accès aux dossiers et aux renseignements nécessaires pour répondre à la plupart des demandes rapidement, efficacement et avec précision, et ce, dans les deux langues officielles du Canada.

**Rapport du fiduciaire**

**À l'administrateur du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN ainsi que leurs participants et participantes**

Nous, Compagnie Montréal Trust du Canada, sommes le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (« Caisses fiduciaires de retraite du CN »).

À ce titre, nous avons mandaté KPMG s.r.l. afin de vérifier les systèmes, procédés et contrôles internes utilisés en ce qui concerne la garde, les placements et la gestion des actifs des Caisses fiduciaires de retraite du CN, la gestion du Régime des pensions de 1935 du CN (« Régime de 1935 ») ainsi que du Régime de retraite du CN et la performance de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN ») en tant qu'administrateur du Régime de retraite du CN et du Régime de 1935 et ce, pour l'exercice clos le 31 décembre 2001.

Notre vérification a comporté les sondages et procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances, compte tenu des exigences imposées par les conventions de fiducie et de l'expérience que nous avons acquise dans le domaine des pensions au Canada.

À notre avis, en nous fondant sur le degré de certitude raisonnable, mais non absolu, que nous a procuré la vérification effectuée, les systèmes, procédés et contrôles internes ci-dessus mentionnés, utilisés par le CN en sa qualité d'administrateur, ont fonctionné efficacement durant l'exercice clos le 31 décembre 2001, et ont respecté les objectifs de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle.

*Compagnie Montréal Trust du Canada*
Fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite
des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 2001

Montréal, le 22 janvier 2002

## *Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN*

### Rapport de l'actuaire

**Au Conseil d'administration**
**Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons effectué une évaluation actuarielle aux fins de capitalisation au 31 décembre 2000 du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN.

Au 31 décembre 2000, ces évaluations ont révélé un passif actuariel global de 10 035 millions de dollars, un excédent de capitalisation global de 417 millions de dollars et un coût pour service courant net des cotisations des participants de 75 millions de dollars pour 2001. Les prochaines évaluations actuarielles auront lieu au plus tard le 31 décembre 2003.

À mon avis, aux fins des évaluations,

- les données sur lesquelles s'appuient les évaluations sont suffisantes et fiables,
- les hypothèses sont, dans l'ensemble, appropriées, et
- les méthodes utilisées dans les évaluations sont appropriées.

Nous avons également effectué une évaluation actuarielle pour les fins comptables au 31 décembre 2000 du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN.

Ces évaluations comptables ont été préparées conformément aux exigences du chapitre 3461 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Elles ont révélé un passif actuariel global de 10 722 millions de dollars.

La différence entre les résultats des évaluations aux fins de capitalisation et celles aux fins comptables est principalement attribuable au chapitre 3461 des normes de l'ICCA, qui exigent l'utilisation d'un taux d'intérêt inhérent au montant pour lequel le passif actuariel pourrait être réglé à la date de l'évaluation.

J'ai préparé ces évaluations et exprimé mes opinions concernant ces évaluations conformément à la pratique actuarielle reconnue.

Bernard Morency.

*Bernard Morency*
Fellow de l'Institut Canadien des Actuaires
*William M. Mercer Limitée*

Montréal, le 22 janvier 2002

### Rapport des vérificateurs

**Au Conseil d'administration**
**Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**

Nous avons vérifié l'état consolidé de l'actif net du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN au 31 décembre 2001 ainsi que l'état consolidé de l'évolution de l'actif net de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à l'administrateur. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par l'administrateur, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de l'actif net du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN au 31 décembre 2001, ainsi que l'évolution de l'actif net pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

*KPMG s.r.l.*
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 22 janvier 2002

## *État consolidé de l'actif net à la valeur marchande*

| *En millions* — *Au 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Obligations | 3 733 $ | 3 744 $ |
| Prêts hypothécaires | 272 | 261 |
| Biens immobiliers | 271 | 261 |
| Pétrole et gaz | 468 | 377 |
| Actions | 6 033 | 7 255 |
| Encaisse et placements à court terme | 890 | 421 |
| | 11 667 | 12 319 |
| Débiteurs – Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 5 | 21 |
| Autres éléments d'actif (de passif) nets | (1) | 16 |
| | 11 671 $ | 12 356 $ |

Au nom du Conseil d'administration :

David G. A. McLean
*Administrateur*

Paul M. Tellier
*Administrateur*

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande*

| *En millions* — *Exercice terminé le 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| *Actif net à la valeur marchande, au début de l'exercice* | 12 356 $ | 11 664 $ |
| **Revenus de placement** | | |
| Obligations | 238 | 190 |
| Prêts hypothécaires | 18 | 20 |
| Biens immobiliers | 11 | 8 |
| Pétrole et gaz | 48 | 46 |
| Actions | 88 | 74 |
| Placements à court terme | 20 | 23 |
| | 423 | 361 |
| Moins les charges administratives | (18) | (15) |
| Revenus de placement avant le gain net sur les ventes de placements | 405 | 346 |
| Gain net sur les ventes de placements | 486 | 919 |
| *Total des revenus de placement* | 891 | 1 265 |
| *Moins-value non réalisée sur les placements* | (1 060) | (69) |
| **Cotisations** | | |
| Salariales | 73 | 74 |
| Patronales | 69 | 59 |
| *Total des cotisations* | 142 | 133 |
| **Débours à l'égard des participants** | | |
| Prestations de retraite versées | (618) | (587) |
| Remboursements | (43) | (47) |
| *Total des débours à l'égard des participants* | (661) | (634) |
| *Transferts* | 3 | (3) |
| *Augmentation (diminution) nette* | (685) | 692 |
| *Actif net à la valeur marchande, à la fin de l'exercice* | 11 671 $ | 12 356 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.*

## *Notes afférentes aux états financiers consolidés*

### 1 Description des régimes

Les présents états financiers consolidés portent sur deux régimes de retraite, le Régime de retraite du CN et le Régime des pensions de 1935 du CN (Régimes du CN) et englobent les comptes des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada et de ses sociétés en propriété exclusive. Dans les présents états financiers, toute référence faite à la « Compagnie » s'applique à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, administrateur des Régimes du CN. Le Régime des pensions de 1935 du CN concerne un groupe fermé de participants et de participantes et représente moins de 1 % de l'obligation découlant des régimes. En conséquence, le texte qui suit ne décrit sommairement que le Régime de retraite du CN. Se reporter aux dispositions du Régime de retraite du CN pour obtenir de plus amples renseignements.

**A. Renseignements généraux**

Le Régime de retraite du CN (le Régime) est un régime contributif à prestations déterminées auquel les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'adhérer dès leur entrée en fonctions. En vertu de ce Régime, les membres du personnel versent des cotisations d'une valeur allant de 5,48 % à 5,88 % (4,3 % à 4,7 % avec prise d'effet le 1er janvier 2002) de leurs gains, jusqu'à concurrence du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) aux termes du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec, et de 6,98 % à 7,38 % (6,3 % à 6,7 % avec prise d'effet le 1er janvier 2002) de leurs gains excédant le MGAP, jusqu'à concurrence de 5 945 $ en 2001. Les participants et participantes ne sont plus tenus de cotiser après avoir accumulé 35 ans de services validables. Les cotisations patronales sont déterminées d'après les évaluations actuarielles effectuées au moins tous les trois ans conformément aux exigences de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle.

**B. Prestations de retraite**

Les prestations de retraite sont fondées sur les gains validables moyens des membres du personnel pour les cinq meilleures années civiles consécutives ou les 60 derniers mois d'emploi, au taux de 2 % pour chaque année de services validables antérieure au 1er janvier 1966, de 1,6 % pour chaque année de services validables postérieure à cette date, jusqu'à concurrence du MGAP moyen des 60 derniers mois (1,7 % pour les participants actifs au 1er janvier 2002), et de 2 % de l'excédent de ces gains validables moyens sur le MGAP moyen. La rente annuelle maximale à payer a été fixée à 1 715 $ multipliés par le service validable du participant ou de la participante. Le service validable est limité à 35 ans.

**C. Âge de la retraite**

L'âge normal de la retraite est de 65 ans. Cependant, les membres du personnel qui ont accumulé 85 points (âge plus services validables) ont droit, si la Compagnie y consent, à une retraite anticipée sans réduction dans la mesure où ils ont au moins 55 ans. En outre, les membres du personnel comptant moins de 85 points peuvent prendre leur retraite n'importe quand après avoir atteint l'âge de 55 ans, leur rente étant alors réduite de 0,5 % par mois (6 % par année) séparant leur date de retraite de leur 65e anniversaire de naissance.

**D. Rente d'invalidité**

Les participants et les participantes qui comptent 10 ans de services validables et que l'on déclare inaptes à exercer leurs fonctions habituelles à la Compagnie en raison d'une invalidité permanente survenue avant 1992, ou encore souffrant d'une incapacité totale et permanente attribuable à une invalidité survenue après 1991, peuvent opter pour une rente immédiate réduite ou non réduite, sous réserve de certaines conditions. Seul le médecin-chef du CN est habilité à déclarer une personne invalide. La rente d'invalidité peut être ajustée pour tenir compte des prestations payables en vertu d'un régime d'assurance-invalidité de longue durée ou de la Loi sur les accidents du travail de n'importe quelle province.

**E. Prestations de survie et prestations de décès avant le départ à la retraite**

Une prestation de survie est payable au conjoint admissible d'un participant ou d'une participante comptant au moins deux ans de participation au Régime au moment de son décès. Sinon, le conjoint ou, en l'absence de conjoint, la succession du participant ou de la participante reçoit une prestation de décès.

**F. Prestations de survie et règlements à la succession après le départ à la retraite**

Au décès d'un retraité ou d'une retraitée ayant un conjoint admissible lors de son départ à la retraite, le conjoint a droit, sa vie durant et selon l'option choisie au départ à la retraite, à 55 % ou à 60 % de la rente de base de la personne décédée. La prestation de survie est garantie durant les 10 premières années suivant le départ à la retraite. Si le retraité ou la retraitée et son conjoint, le cas échéant, décèdent au cours des 10 premières années suivant le départ à la retraite, la prestation de survie sera versée à la succession jusqu'à l'expiration de cette période.

**G. Indemnités de cessation d'emploi**

Lorsque prend fin leur service, les participants et les participantes ont droit à la somme de leurs cotisations et intérêts accumulés, à la valeur de leurs prestations constituées en vertu du Régime, ou à une rente différée, ou encore à une combinaison de ces éléments, selon leur âge, leur service validable et le nombre d'années de participation au Régime à la date de cessation d'emploi.

**H. Impôts sur le revenu**

Le Régime est agréé en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et de la réglementation qui en découle. Les cotisations au Régime sont déductibles aux fins de l'impôt sur le revenu, et les revenus de placement des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada ne sont pas imposables au Canada. Les revenus de placement provenant de certains pays étrangers sont assujettis à une retenue d'impôts entièrement ou partiellement recouvrable.

## 2 Énoncé des conventions comptables importantes

**A. Mode de présentation**

Les présents états financiers consolidés sont établis selon la méthode de comptabilisation à la valeur marchande, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada relatifs aux régimes de retraite, en vertu desquels la direction est tenue d'effectuer des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés à la date de publication des états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. Ces états financiers présentent la situation financière globale des Régimes du CN comme une entité déclarante distincte devant communiquer de l'information financière indépendamment du promoteur et des participants aux régimes et sont établis pour aider les participants et autres intéressés à prendre connaissance des activités propres aux Régimes du CN pour l'exercice, mais ils ne reflètent pas les exigences des régimes en matière de capitalisation ni la sécurité de chacun des participants sur le plan des prestations de retraite.

**B. Évaluation de l'actif net**

La valeur marchande est déterminée à l'aide des cours cotés lorsqu'ils sont disponibles. En cas d'indisponibilité des cours, les valeurs marchandes sont estimées en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs, de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables ou de la valeur de liquidation des éléments d'actif sous-jacents.

*L'évaluation de l'actif net par catégorie est la suivante :*

*i)* Les obligations sont évaluées à l'aide des cours acheteurs de clôture au 31 décembre.

*ii)* Les prêts hypothécaires sont évalués d'après les taux de rendement courants du marché pour des instruments financiers ayant des échéances similaires et qui présentent un écart de rendement acceptable par rapport à des instruments de qualité comparable.

*iii)* Les biens immobiliers se composent de terrains et d'immeubles. Les terrains sont évalués en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables et les immeubles, en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs ainsi qu'en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables. Des évaluations indépendantes des terrains et des immeubles ont lieu tous les trois ans.

*iv)* Les réserves de pétrole et de gaz sont évaluées en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs établis d'après la production, les prix et les coûts projetés. Les terrains sont évalués en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables. Les parts et les actions de fiducie sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

*v)* Les actions sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

*vi)* Les placements à court terme et les autres actifs sont évalués au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

*vii)* Les instruments financiers dérivés cotés sont évalués en fonction des règlements convenus sur le marché au 31 décembre. Les instruments financiers dérivés non cotés sont évalués en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets déterminée à l'aide des cours de clôture du marché et des taux d'intérêt relatifs à des instruments présentant des échéances et un risque de crédit similaires.

**C. Comptabilisation des revenus**

Les dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende; les revenus d'autres placements le sont à mesure qu'ils sont réalisés. Les gains et les pertes sur les ventes de placements sont comptabilisés aux dates des ventes et calculés selon le coût moyen des éléments d'actif.

**D. Devises étrangères**

Les éléments d'actif et de passif libellés en monnaie étrangère sont convertis aux cours en vigueur au 31 décembre ou aux cours stipulés dans les contrats de change à terme en ce qui concerne les placements qui font l'objet de couverture. Les dividendes et les intérêts créditeurs provenant de l'étranger sont convertis aux taux ayant cours lors de la comptabilisation.

**E. Variation de la valeur marchande**

Dans l'État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande, la variation de la valeur marchande est présentée sous deux postes distincts : Gain net (perte nette) sur la vente de placements en cours d'exercice et Plus-value (moins-value) non réalisée sur les placements qui correspond au solde de la variation de la valeur marchande de ces derniers pour l'exercice.

**F. Cotisations**

Les cotisations salariales sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales. Les cotisations patronales, déterminées par les dernières évaluations actuarielles, sont enregistrées selon la comptabilité d'exercice.

**G. Transferts**

Les transferts entre caisses sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle leur valeur peut être raisonnablement estimée.

## 3 Placements

Tous les placements sont effectués sous forme de titres, d'éléments d'actif ou d'instruments financiers. L'intention initiale des Régimes du CN est de conserver ces placements jusqu'à leur date d'échéance ou jusqu'à ce que les conditions du marché avantagent d'autres types de placements. Les conditions générales importantes des placements sont les suivantes au 31 décembre :

Obligations, 90 % (91 % en 2000) desquelles sont émises ou garanties par des gouvernements au Canada ou aux États-Unis, 9 % (7 % en 2000) par des sociétés et 1 % (2 % en 2000) par des organismes supranationaux, portant un taux de coupon moyen pondéré de 6,5 % (6,3 % en 2000). L'échéance maximale est de 30 ans (31 ans en 2000) avec une échéance moyenne de 10,2 ans (10,3 ans en 2000).

Prêts hypothécaires, garantis par des biens immobiliers, portant un taux de coupon moyen pondéré de 7,9 % (7,9 % en 2000). L'échéance maximale est de 23 ans (24 ans en 2000) avec une échéance moyenne de 9,3 ans (8,4 ans en 2000).

Les actions proviennent de différents émetteurs, secteurs d'activité et pays. Les entreprises domiciliées au Canada représentent 46 % (48 % en 2000) du portefeuille d'actions et la part allouée aux émetteurs individuels ou à chaque secteur industriel est limitée à 3,5 % et à 17,7 % (3,0 % et 15,5 % en 2000), respectivement.

## 3 Placements *(suite)*

Les placements à court terme, principalement des titres émis par les gouvernements au Canada et les banques à charte canadiennes, ont une échéance moyenne de 28 jours (32 jours en 2000) et un rendement moyen de 2,6 % (5,8 % en 2000).

Les instruments dérivés sont des instruments financiers qui tirent leur valeur des taux d'intérêt, des taux de change, des prix des actions ou des marchandises. Font partie de cette catégorie les contrats à terme de gré à gré, les contrats à terme normalisés, les swaps et les options.

Les Régimes du CN utilisent de temps à autre des instruments dérivés dans le cadre de la gestion de la répartition de l'actif ou pour couvrir les risques liés aux devises étrangères, aux taux d'intérêt ou au marché auxquels sont exposés le portefeuille ou d'éventuelles transactions.

Les contrats relatifs aux instruments dérivés par catégorie de risques touchée portaient les montants nominaux suivants :

| *En millions* — *Au 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Change étranger | 932 $ | 1 713 $ |
| Taux d'intérêt | 335 $ | 889 $ |
| Actions et marchandises | 9 $ | 5 $ |

L'échéance moyenne pondérée des contrats ci-dessus était de 246 jours (81 jours en 2000). La valeur totale des instruments dérivés était négligeable (33,5 M$ en 2000) et fait partie intégrante de la valeur des obligations, des prêts hypothécaires et des actions qui sont les éléments d'actif concernés.

Les deux tiers environ des instruments dérivés ont été utilisés pour couvrir les risques liés aux devises étrangères.

## 4 Risque de crédit

Par risque de crédit, on entend la possibilité que l'entité émettrice fasse faillite ou qu'une contrepartie manque à ses obligations contractuelles envers les Régimes du CN.

Conformément aux conventions officiellement adoptées, l'administrateur des Régimes du CN gère le risque de crédit en s'associant à des contreparties réputées pour la qualité de leur crédit, en utilisant un processus interne de suivi des limites de crédit et en appliquant des mesures d'atténuation du risque de crédit comme les accords généraux de compensation et les ententes de nantissement.

À la fin de l'exercice, les concentrations de risque de crédit les plus importantes étaient avec les gouvernements du Canada et des États-Unis, qui avaient émis ou garantissaient des titres détenus par les Régimes du CN pour une valeur de 3 181 M$ et 192 M$ (1 844 M$ et 996 M$ en 2000), respectivement. Exception faite de ce qui précède, les autres actifs sont répartis entre de nombreux émetteurs, dont aucun ne compte pour plus de 3,3 % (2,0 % en 2000) du total de l'actif net.

Le risque de crédit présenté par les instruments dérivés se limite au coût du remplacement, à la valeur marchande courante, de tous les contrats qui ont une valeur positive. Le tableau suivant montre le risque de crédit associé à tous les instruments dérivés existants à la fin de l'exercice.

**Risque de crédit – Instruments dérivés**

| *En millions* — *Au 31 décembre* | 2001 | 2000 |
|---|---|---|
| Risque maximal | 15 $ | 34 $ |
| Effet des accords généraux de compensation et des ententes de nantissement | (2) | – |
| Risque de crédit net | 13 $ | 34 $ |

## 5 Capitalisation

En ce qui concerne les Régimes du CN, les cotisations patronales sont déterminées conformément aux dispositions de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle, et calculées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées, à partir d'une projection salariale selon laquelle les changements salariaux futurs ont une incidence sur le montant des prestations projetées. Dans le cas du Régime des pensions de 1935 du CN, la Compagnie verse les cotisations déterminées conformément aux dispositions du Régime.

Les dernières évaluations actuarielles concernant les Régimes du CN ont été effectuées par William M. Mercer Limitée au 31 décembre 2000 et soumises au Surintendant des institutions financières et à l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Aux fins de ces évaluations actuarielles, les principales hypothèses retenues par l'actuaire des Régimes sont fondées sur la mortalité, l'invalidité, la retraite et la cessation d'emploi des participants, ainsi que sur les augmentations salariales accordées périodiquement ou selon le mérite et sur un taux de rendement à long terme de 7,25 % (7,5 % à l'évaluation précédente) par an sur les placements. Les hausses salariales futures des participants ont été projetées sur la base d'hypothèses économiques conformes à ce même taux de rendement à long terme.

## 6 Transferts

En 2001, les comptes comprenaient une provision pour les sommes à remettre ou à recevoir d'autres caisses en raison des transferts de participants et participantes des Régimes du CN à d'autres régimes, et inversement.

## 7 Obligation actuarielle découlant des régimes de retraite et valeur de l'actif actuariel consolidées

Au 31 décembre 2000, les évaluations actuarielles ont reflété un passif actuariel consolidé de 10 722 M$ et un actif actuariel consolidé de 10 452 M$. Les résultats de ces évaluations ont ensuite servi à estimer les chiffres correspondants au 31 décembre 2001 : soit environ 11 046 M$ et 10 970 M$, respectivement. Les principaux éléments de la variation des obligations découlant des Régimes du CN sont les intérêts courus sur les prestations (693 M$ en 2001 et 682 M$ en 2000), les prestations versées et les transferts (655 M$ en 2001 et 637 M$ en 2000), les prestations constituées durant l'exercice (163 M$ en 2001 et 143 M$ en 2000) et la perte actuarielle (123 M$ en 2001 et 738 M$ en 2000). Le passif actuariel consolidé a été calculé conformément au chapitre 3461 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) en utilisant un taux d'actualisation de 6,5 % au 31 décembre 2001 et au 31 décembre 2000. La valeur de l'actif actuariel consolidé est fondée sur une méthode axée sur le marché qui constate la variation de la valeur marchande sur une période de cinq ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

## *Prix d'excellence du Président 2001*

*En reconnaissance de leurs réalisations exceptionnelles en 2001, certains membres du personnel du CN ont reçu un Prix d'excellence du Président, qui leur a été remis à Montréal en octobre dernier. Les lauréats, issus de tout le réseau de la Compagnie, ont été récompensés pour leur importante contribution au développement des affaires du CN, laquelle a pu prendre diverses formes. Leurs réalisations témoignent de l'engagement de la Compagnie à soutenir l'excellence et l'innovation, engagement qui fait du CN le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord.*

### Catégorie : Percée commerciale

Équipe Williams Energy : *Gary Dale Adkins, Memphis, au Tennessee; Josée Courchesne, Montréal, au Québec; Louis Homan, Memphis, au Tennessee; Jeff Liepelt, Geismar, en Louisiane; Debra Rae, Calgary, en Alberta; Bruce Rieck, Edmonton, en Alberta; Rodney Shulha, Edmonton, en Alberta; Sherri Stark, Montréal, au Québec; Roger Stenvold, Edmonton, en Alberta*

Cette équipe « virtuelle » a montré ce que l'on peut accomplir en combinant les connaissances et l'expérience de ressources des quatre coins de la Compagnie. Grâce aux efforts concertés des membres de l'équipe, le CN a décroché un important contrat auprès de Williams Energy, société établie à Tulsa, en Oklahoma, qui fournit une gamme complète de produits et de services dans le secteur de l'énergie.

### Catégorie : Sécurité

*Chad A. Anderson, Centralia, en Illinois*

Lorsque Chad a entrepris d'élaborer une ligne de conduite visant à protéger les membres du personnel qui travaillent sur les voies, il n'a pas ménagé ses efforts. Aujourd'hui, cette ligne de conduite sert de modèle à la *Federal Railroad Administration* (FRA) qui l'applique à divers chemins de fer américains. La ligne de conduite que Chad a élaborée contribue non seulement à accroître la sécurité sur les voies, mais également à le faire sans perturber l'exploitation, à la grande satisfaction des différents intervenants.

### Catégorie : Service exceptionnel

*Jean-Pierre Leblanc, Cornwall, en Ontario*

Les clients de Jean-Pierre apprécient l'attention qu'il leur porte en tant que clients et en tant que personnes. Proactif, il anticipe leurs besoins, les tient au courant des développements et facilite leurs communications avec le CN. Jean-Pierre se montre tout aussi attentionné hors du cadre de ses fonctions et s'empresse toujours de saluer ses clients et leur famille lorsqu'il les rencontre.

### Catégorie : Bravoure/Service exceptionnel à la collectivité

*Reginald E. Caster, Memphis, au Tennessee*

Reginald s'est donné pour mission de faire œuvre utile. En 1986, déterminé à fournir aux jeunes citadins des modèles à imiter, il a cofondé le groupe de mentorat *The Elephant Men* dont le mandat est de contribuer au développement de l'estime de soi des garçons de 9 à 13 ans. Pour Reginald, rien n'est plus agréable que d'aider des enfants à devenir « des personnes vaillantes et positives qui vont constituer un atout pour leur famille, leur communauté et leur pays ». Le groupe met en œuvre des programmes de formation personnelle dans le cadre desquels les garçons apprennent comment se comporter, se présenter et développer leur personnalité. Depuis une quinzaine d'années, Reginald donne beaucoup de son temps à cette œuvre qui lui tient vraiment à cœur.

### Catégorie : Encadrement

*Richard Boyer, Brampton, en Ontario*

Les personnes qui travaillent pour Richard ne tarissent pas d'éloges pour lui. Dès son arrivée au terminal intermodal de Brampton, il a su impressionner les membres de son équipe par son style de gestion, le respect qu'il leur témoignait et sa reconnaissance de leurs efforts. Tous saluent son initiative de tenir chaque semaine une réunion de gestion et apprécient le fait qu'il fournisse à chacun les outils de travail dont il a besoin. Les résultats sont éloquents. Le terminal intermodal de Brampton compte maintenant parmi les terminaux les plus productifs et les plus efficaces du réseau.

### Catégorie : Encadrement

*Susan Evans-Seebeck, Montréal, au Québec*

Quelle est la clé du succès de Susan en gestion du personnel? L'importance qu'elle accorde aux gens. Consciente du fait que chaque personne est unique, Susan fait en sorte que les compétences et les talents de chaque membre de son équipe soient bien assortis aux tâches qui lui sont attribuées. Ce judicieux principe d'encadrement aide les personnes avec lesquelles elle travaille à renforcer leur confiance en elles. De plus, Susan demeure à l'écoute des gens et les aide à élaborer des solutions efficaces en s'appuyant sur leurs commentaires.

### Catégorie : Efficience

Équipe de tri de rails usés de Belleville : *Bruce Emberly, Montréal, au Québec; Richard Maltby, Belleville, en Ontario; Susan Pike, Montréal, au Québec; John Shakell, Belleville, en Ontario*

L'équipe de Belleville a fait la preuve qu'avec un peu d'imagination, on peut accomplir de grandes choses. Après avoir examiné le mode de mise au rancart des rails usés, les membres de l'équipe ont élaboré une nouvelle approche qui permet de faire des économies substantielles. Plutôt que d'être rassemblés en vrac et vendus à un ferrailleur, une partie des rails usés est maintenant recyclée en divers produits. De plus, l'acheteur, plutôt que le CN, assume les frais de transport.

### Catégorie : Percée opérationnelle

Équipe de gestion du circuit de transport de Vancouver : *Greg Buckingham, Surrey, en Colombie-Britannique; Earl Code, Edmonton, en Alberta; Gerry Fox, Edmonton, en Alberta; Grant Medland, Edmonton, en Alberta; Marvin Rentz, Winnipeg, au Manitoba*

L'équipe de gestion du circuit de transport de Vancouver a vu une occasion d'affaires et a su la saisir. Tandis que l'on instaurait le « dégroupage » des wagons céréaliers, elle a examiné les procédures de la Compagnie et trouvé une façon d'acheminer les wagons plus rapidement et efficacement jusqu'au port de Vancouver. Cette heureuse initiative a permis non seulement d'accroître les produits d'exploitation du CN, mais également de réduire les frais annuels de location de wagons que la Compagnie doit assumer.

### Catégorie : Protection de l'environnement

*Guy Alan Crackel, Fort Frances, en Ontario*

Malgré la blessure qu'il a subie au cours du déraillement d'un train, Guy a su réagir promptement pour prévenir un désastre environnemental. Il a contribué à contenir une fuite de carburant en bouchant les fissures que l'accident avait créées dans le réservoir d'une locomotive. Grâce aux efforts de Guy, le carburant ne s'est répandu que dans un périmètre limité, et la nature environnante, un lac notamment, a pu être préservée.

### Catégorie : Protection de l'environnement

*David Garrod, Winnipeg, au Manitoba*

Le système de traitement des eaux usées du CN à Winnipeg, bien que conforme aux normes, n'était pas assez efficace aux yeux de David. À son avis, il était possible d'épurer davantage les eaux usées. David a trouvé une solution, dont tous bénéficient. Grâce aux produits chimiques qui sont maintenant utilisés, l'eau est claire, les déchets solides de l'installation de traitement des eaux ont diminué de 40 pour cent et le coût des produits chimiques a été réduit de 60 pour cent.

### Catégorie : Amélioration de la qualité

Représentants de l'équipe de la Gestion responsable[MD] : *Antonio Barros, Winnipeg, au Manitoba; Mike De Smedt, Harvey, en Illinois; Steve Dial, Carbondale, en Illinois; Rob McCaffrey, Edmonton, en Alberta; Scott McLeod, Harvey, en Illinois; Jean Ouellette, Montréal, au Québec; Laura Soutar, Toronto, en Ontario*

L'instauration du programme de Gestion responsable[MD] au CN résulte d'un effort d'équipe remarquable. Le succès de son implantation – grâce aux efforts déployés par des équipes constituées de représentants des divisions et du siège social – et de sa mise en pratique au quotidien ainsi que les avantages que le CN en retire ont contribué à sa reconnaissance.

Le programme de Gestion responsable[MD] est un système de gestion intégrale mis sur pied en 1985 par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC). Il vise à répondre aux préoccupations du public à l'égard de la fabrication, de la distribution et de l'utilisation des produits chimiques, et à promouvoir la santé et la sécurité des personnes, ainsi que la qualité de l'environnement. Le CN a été la première entreprise ferroviaire au Canada et aux États-Unis à se joindre à ce programme, ce qui en fait un véritable pionnier de la Gestion responsable[MD].

## *Conseil d'administration* (Composition du Conseil au 31 décembre 2001)

**David G.A. McLean**, O.B.C., LL.D.
Président du Conseil,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,
Président du Conseil et chef de la direction,
The McLean Group,
*Vancouver (Colombie-Britannique)*,
Comités : 2*, 3, 4, 5, 6, 7

**E. Hunter Harrison**
Vice-président exécutif et chef de l'exploitation,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,
*Bum Ridge (Illinois)*
Comité : 7

**Gilbert H. Lamphere**
Investisseur privé et
ancien président du Conseil,
Illinois Central Corporation,
*New York (New York)*
Comités : 1, 4, 5, 7

**James K. Gray**, O.C., LL.D.
Administrateur et
ancien président du Conseil et
chef de la direction,
Canadian Hunter Exploration Ltd.,
*Calgary (Alberta)*
Comités : 1, 2, 3, 7

**Robert Pace**
Président du
Conseil et chef de la direction,
The Bank of Nova Scotia,
*Halifax (Nouvelle-Écosse)*
Comités : 1*, 2, 6, 7

**L'honorable Edward C. Lumley**, C.P., LL.D.
Vice-président du Conseil,
BMO Nesbitt Burns,
*Sault Ste. Marie (Ontario)*
Comités : 1, 5, 6*, 7

**L'ambassadeur Gordon D. Giffin**
Vice-président du Conseil,
McKenna & Cuneo,
*Atlanta (Georgie)*
Comités : 1*, 2, 7

**Purdy Crawford**, O.C., C.R., LL.D.
Président du Conseil,
AT&T Canada Corp.,
Avocat (retraité),
Osler, Hoskin & Harcourt,
*Toronto (Ontario)*
Comités : 2, 5*, 6, 7

**J.V. Raymond Cyr**, O.C., LL.D.
Président du Conseil,
PolyValor Inc.,
Vice-président du Conseil,
ART Recherches et
Technologies Avancées Inc.,
*Montréal (Québec)*
Comités : 1, 4*, 5, 6, 7

**Paul M. Tellier**,
C.P., C.C., C.R., LL.D.
Président-directeur général,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,
*Montréal (Québec)*
Comités : 3*, 7

**V. Maureen Kempston Darkes**,
O.C., D.Comm., LL.D.
Vice-présidente de groupe de
General Motors Corporation et
présidente de GM Amérique latine, Afrique et Moyen-Orient,
*Miami (Floride)*
Comités : 2, 5, 7

**Cedric E. Ritchie**, O.C., LL.D.
Administrateur et
ancien président du Conseil et
chef de la direction,
Banque Scotia,
*Toronto (Ontario)*
Comités : 1, 2*, 5, 6, 7

**Michael R. Armellino**
Associé retraité,
The Goldman Sachs Group,
*New York (New York)*
Comités : 1, 2, 4, 6, 7*

**Denis Losier**
Président et
chef de la direction,
Assomption-Vie,
*Moncton (Nouveau-Brunswick)*
Comités : 1, 4, 5, 7

**Edith E. Holiday**
Avocate et administratrice,
Ancienne avocate générale,
Département du Trésor des États-Unis,
Secrétaire du Cabinet,
Maison-Blanche,
*Washington (District fédéral de Columbia)*
Comités : 1, 6, 7

**Comités** : 1 Vérification et finances, 2 Régie d'entreprise, 3 Dons, 4 Environnement, sûreté et sécurité, 5 Ressources humaines, 6 Investissements, 7 Planification stratégique, * Présidence du comité

## *Haute direction*

***David G.A. McLean***
Président du Conseil

***Paul M. Tellier***
Président-directeur général

***E. Hunter Harrison***
Vice-président exécutif et
chef de l'exploitation

***Tullio Cedraschi***
Président-directeur général,
Division des investissements du CN

***Les Dakens***
Premier vice-président,
Services généraux

***Sean Finn***
Premier vice-président,
chef de la direction
des Affaires juridiques et
secrétaire général

***James M. Foote***
Vice-président exécutif,
Ventes et marketing

***William J. Fox***
Premier vice-président,
Affaires publiques

***Keith L. Heller***
Premier vice-président,
Division de l'Est du Canada

***Jack T. McBain***
Premier vice-président,
Exploitation

***Claude Mongeau***
Vice-président exécutif et
chef de la direction financière

***Robert E. Noorigian***
Vice-président,
Relations avec les investisseurs